

có 28 años de su vida a la dirección de la entidad, logró establecerla definitivamente en el Panóptico, su actual sede, enfatizó en las obras de arte y consiguió catalogar, convenientemente para la época, las distintas colecciones.

Reconocida por sus excelentes cronologías y recopilaciones documentales para diversas exposiciones artísticas, la autora aplica el mismo método para este caso. Pero 170 años de sucesos milimétricamente referenciados, no pocos de los cuales son generalmente menores e intrascendentes, terminan por sugerir que se sobrevalora el itinerario de un castillo que por momentos parece de naipes. Puesto que no siempre el material publicado es relevante, por simple compasión con el lector la selección debería haber sido más estricta. En todo caso, sorprende gratamente el amplio dominio de fuentes documentales y el rigor aplicado de manera constante a lo largo de la obra.



En un país donde los recursos para la cultura son escasos, donde las personas capaces lo son más, y las necesidades innumerables, tal vez no es impertinente detenerse a pensar en prioridades y en el beneficio social de una publicación, antes que sea un hecho cumplido. Si la pintora Beatriz González proclamaba en una pancarta, a propósito de una Bienal de Arte de Medellín, que ésta era "un lujo que un país subdesarrollado no debía darse", la misma González, tutora de la investigación y curadora del Museo, podría notar que éste es un libro para un número demasiado pequeño de interesados, quienes bien podrían consultar las fichas o las fotocopias en una sala de la entidad. Sin restarle méritos a la ingente investigación, creo que habría

sido preferible, a partir de ella, publicar un excelente catálogo contemporáneo del Museo y sus colecciones, suficientemente informado e ilustrativo para visitantes y estudiosos.

Tal es el libro que el Museo Nacional le debe a Colombia. Un libro donde se resume su historia en páginas claras y coherentes, que no le dejen el trabajo al lector, y donde se difundan sus principales piezas, adecuadamente insertadas en el contexto de la historia nacional. Tal vez así demostrara mucho mejor, a políticos y burócratas que periódicamente lo amenazan, a propios y extraños, a curiosos y especialistas, que la institución es un patrimonio de la cultura colombiana, que requiere ser manejada por profesionales conocedores y que merece un sustento económico decente. Y con ello también pondría al alcance de estudiantes e investigadores obras que, como en el caso de la mayoría de los museos, permanecen guardadas por limitaciones de espacio.

A cambio, se prefirió tejer y publicar un rosario de episodios y tribulaciones de una empresa muy difusa en sus comienzos, con múltiples impedimentos, y que al parecer sólo después de los primeros 150 años de vida logró de algún modo cumplir con sus propósitos de indudable importancia. Un efecto inadecuado del *Itinerario* es el de magnificar el papel y el valor que tuvo en el pasado la entidad. Se llega, por ejemplo, al extremo de afirmar en la solapa que su influencia ha sido "determinante" en la cultura colombiana. Conviene no olvidar que un museo vale para la cultura por las obras que conserva y sabe mostrar al público, y no tanto por las características de extensión y grado de dificultad de su historia interna.

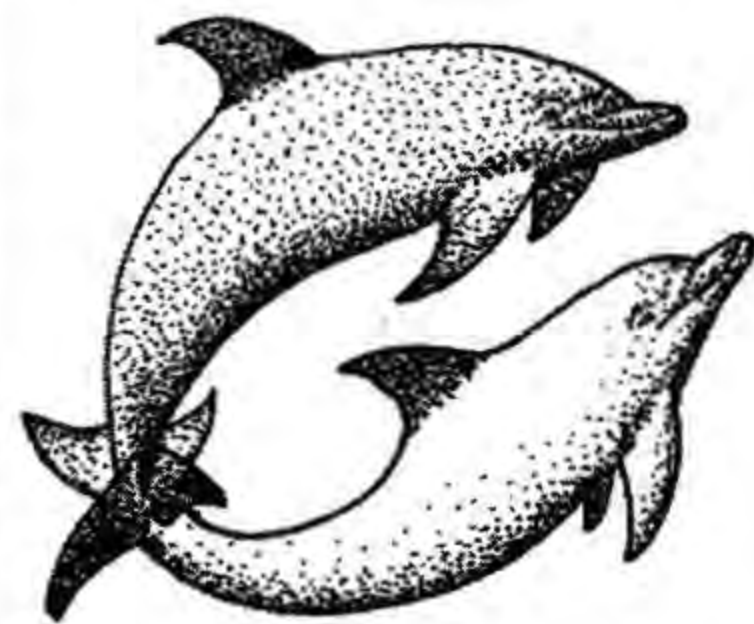
Con todo, este minucioso y voluminoso proyecto conviene entenderlo, en último término, como una afirmación del valor del esfuerzo por conservar fragmentos del pasado colombiano y como una necesaria muralla de defensa de la entidad, en momentos en que, por desgracia, todavía ciertos funcionarios trataron de disponer de ella como si fuera el almacén de decorados del palacio presidencial.

SANTIAGO LONDOÑO VÉLEZ

Viene de la página 72

Cartografía histórica del Chocó

El patriotismo tuvo expresiones urbanas que no por ingenuas dejaron de tener en sus inspiradores una pretensión de grandeza. El general Justiniano Jaramillo inauguró con entonación del himno nacional, firma de acta y discurso en defensa de la soberanía, el puerto de Fernández Madrid, a orillas del río La Miel, en frontera con Panamá, con el ánimo de ejercer soberanía colombiana. El puerto Fernández Madrid alcanzó a figurar en el plano del distrito de Acandí, dibujado por Rodolfo Castro, ingeniero de la comisión que dirigía el general Jaramillo, pero sus edificaciones que le dieron vida no pasaron de ser la primera piedra para la iglesia consagrada a "María, estrella de los mares"; otra piedra y sobre ella una tabla que decía "Casa de Gobierno"; en otra roca junto al puerto otra tablilla en la que se leía "Colombia. Puerto Fernández Madrid. Fundado por el General Justiniano Jaramillo A. Gobernación Guillermo O. Hurtado. Noviembre 19 de 1909"²¹⁸.



Las idealizaciones hicieron posible que en 1914, en cumplimiento de la ley 82 de 1913, sobre fomento de la intendencia nacional, el presidente Carlos E. Restrepo y su ministro de Obras Públicas, Simón Araújo, ordenaran el establecimiento de una colonia agrícola, ya fuera en Bahía Cupicá, Bahía Solano, el valle o la ensenada de Utría. En el mismo decreto de 1914 ordenaban el trazado del área de una población a orillas de una de las tres bahías, "debien-

do hacer en el plano la distribución del terreno en cuadras, señalando lugares adecuados para las plazas, templos, escuelas, cárceles, hospital, oficinas públicas, etc.”²¹⁹. En julio de ese año, con el ceremonial correspondiente que incluyó el trazado de la plaza y las calles, labor a cargo de Rodolfo Castro B. y del ingeniero Roberto J. White, quien realizó el plano del futuro pueblo en sustitución del ingeniero Leopoldo Ortiz Borda, quien inicialmente tenía este encargo, y con la firma del acta de los vecinos, se pretendió darle vida a algo que pronto desapareció. Nuevamente la intendencia intentó el poblamiento del Pacífico, esta vez más al norte, en Coredó, como capital del municipio de Juradó, disponiendo por decreto en 1929 el trazado de la nueva población, que tampoco prosperó²²⁰.



Esta concepción romántica de la selva parece estar presente también cuando el ingeniero del Ministerio de Educación de Colombia diseñó *Ciudad Mutis*. La utopía gubernamental de una colonización de frontera como parte de un programa nacional llamado de colonización de tierras baldías, se planteó en 1928. Sobre un antiguo asentamiento de negros y embera-katíos, llamado *Jella*, Ciudad Mutis fue uno de los seis proyectos contemplados en el programa.

En 1935, son llevados colonos *paisas* en hidroavión para iniciar el nuevo proyecto de ciudad en la selva chocoana, ahora en la propia costa. Ellos deberían habitar en el diseño urbano, que contemplaba un paseo en el contorno de la playa, una avenida de treinta metros de ancho perpendicular a la playa, zonas residenciales diferen-

ciadas, jardín botánico suburbano atravesado por la quebrada de Jella, seis plazas y plazoletas, además de un puerto con aduana, muelle, bodegas y ferrocarril²²¹.

Como eran épocas de grandes proyectos de integración panamericana, se relacionó por otro lado con una propuesta de Canal Panamericano, declarando el trayecto como zona neutral, futura sede panamericana para congresos, conferencias, etcétera, de los estados americanos, al que se adicionó la oferta de “nuestra admirable Bahía Solano [...] para la fundación de la gran metrópoli americana, ofreciendo en aras de la confraternidad continental, el mejor elemento geográfico y topográfico que poseemos en el litoral pacífico”²²². La ciudad-verde ideal, que no tuvo en cuenta las determinantes ambientales, fracasó en los años cuarenta. Pero al fin, “la Utopía no existe sino cuando se prueba y se fracasa”²²³.

Fracaso idéntico al del sueño agroindustrial de Sautatá, en el Bajo Atrato, cuando se veían llegar por el río miles de vapores. El repiqueteo de las máquinas era el sonido que despertaba a los hombres y como por encanto brotaban decenas de poblaciones en medio de la selva: era el triunfo de la civilización, la ciencia y la vida moderna²²⁴. Sautatá y su pequeño pueblo fue expresión de esa otra utopía de la selva; un ingenio azucarero que se inició en el decenio del veinte y murió en el del cuarenta, del que no queda sino un cementerio, el recuerdo de la primera huelga obrera en el Chocó y alguna que otra referencia literaria.

Hoy las grandes utopías urbanas parecen estar condenadas al olvido. Sin embargo, no la utopía de construir un nuevo proyecto de hombre en medio de la selva, y en ella cabe la ciudad de la selva que se ha de construir.

Los canales interoceánicos, la corrección de un defecto de la naturaleza

Después de buscar por decenios lo que sólo existía en la imaginación, —es decir, la vía natural interoceánica—, en el siglo XVI se diversificaron las propuestas y esfuerzos por hacer un “canal que corrigiera el defecto de la naturaleza”²²⁵.

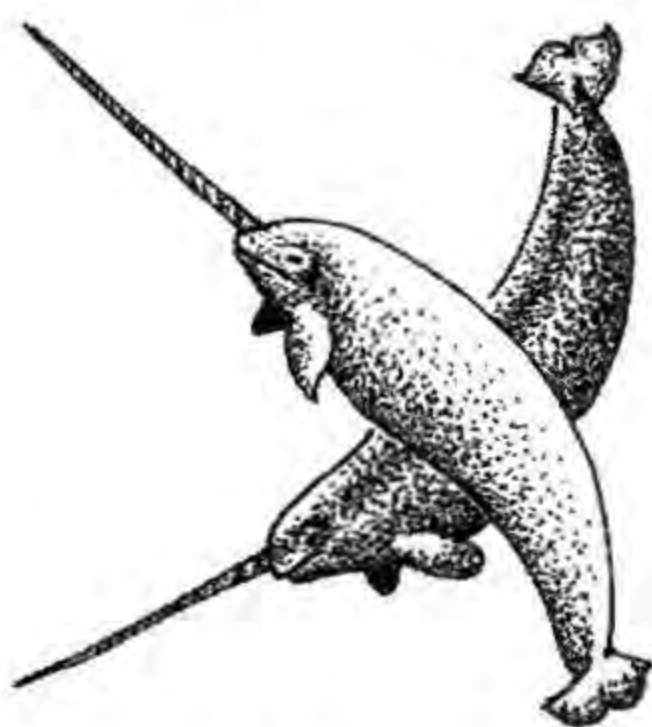
La comunicación interoceánica es un sueño temprano que desveló por igual a Hernán Cortés, Carlos V y Felipe II; pero los hombres a los que encomendaron su estudio siempre rindieron informe negativo sobre el propósito²²⁶, hasta que este último, bajo pena de vida, por razones estratégicas y políticas, se opuso a un posible canal.

Desde un principio se señalaron cuatro rutas: Panamá, Darién, Nicaragua y Tehuantepec, pero con el descubrimiento del Perú el interés se centró exclusivamente en Panamá. Tanto españoles como ingleses intentaron nuevamente encontrar el sitio adecuado. Entre los que se aventuraron estuvo el mismo almirante Nelson, a quien una comisión para encontrar la ruta por Nicaragua en 1780 casi le cuesta la vida. Francisco de Miranda sería el primer americano que propuso el tema del canal, cuando, en la proposición para la independencia de las colonias hispanoamericanas que hizo en París en 1797, incluyó un artículo relacionado con la apertura de una vía interoceánica por Panamá o Nicaragua²²⁷.



En el siglo XVIII se presentaron dos propuestas de un canal por el Chocó, una en 1789, por parte del virrey Cabello y Góngora, para unir el San Juan y el Atrato por el estrecho “que se llama Boca-chica”, rescatando una vía utilizada con anterioridad, que cuando fue visitada por el fiscal visitador del virrey, el práctico Antonio Pérez se comprometía a acondicionar, aumentando el número de las aguas para que se pudiera hacer navegación en barcas de regular carga, para ejecutarla en un plazo de un año, pero el virrey le solicitó al rey “un ingeniero de conocida

habilidad" para el reconocimiento, con miras a "resolver la duda de si son o no aumentables las aguas de la quebrada Raspadura, que es la que hace comunicación; por que si unos hombres, sin elementos algunos del arte han sabido formar la imperfecta que subsiste en el día, es de esperar que dirigidas con inteligencia las aguas pueda perfeccionarse la comunicación de los ríos; y entonces ¡cuánta satisfacción y gloria resultaría a V. E.!"²²⁸. El ingeniero que visitó el estrecho fue el capitán Joaquín Francisco Fidalgo, que en 1793 apoyó este proyecto. La segunda la hizo un general vizcaíno de apellido Goyeneche, quien por primera vez propuso la ruta río Napipí-Bahía Cupica²²⁹.



Sobre la ruta de la quebrada Raspadura o arrastradero de San Pablo, como también se le llamaba, se refirió Francisco José de Caldas varias veces, una primera vez en 1797 en carta a Santiago Arroyo, cuando decía que "el istmo de Panamá es una barrera inaccesible, por otra parte que por el Arrastradero de San Pablo. Este tránsito es digno de inmortalizar a cualquiera, rompiendo la pequeña bolonia que separa los ríos Atrato y San Juan; lo demás es calcular en el aire, deslumbrar a la plebe y hacer reír a los sabios [...] incluyo a usted una carta levantada con afán y conforme a la memoria adjunta que usted verá"²³⁰. Sobre el tema volvió a escribir en 1803: "El arrastradero de San Pablo que ha dado tanto que pensar a los políticos, y al señor Conde de Gijón en particular, merece una atención distinguida, por él se pueden unir los dos mares, y causar una de aquellas revoluciones que hacen época. Hasta hoy no se conoce sino a medias

el terreno que divide las aguas del Atrato y del San Juan, no se han hecho buenas nivelaciones, ni medidas exactas para poder decidir sobre este gran problema político"²³¹.

El mismo Caldas hace referencia en el *Semanario de la Nueva Granada*, en 1807, a los trabajos de José Ignacio de Pombo: "Es de desear que se publique la excelente representación que don José Ignacio de Pombo dirigió al consulado de Cartagena en 14 de mayo de 1807 sobre el reconocimiento del Atrato, Sinú y San Juan. Aquí se hallan noticias interesantes y miras vastas sobre un canal de comunicación entre el océano Atlántico y el Pacífico, con otras relativas a nuestra navegación interna"²³².

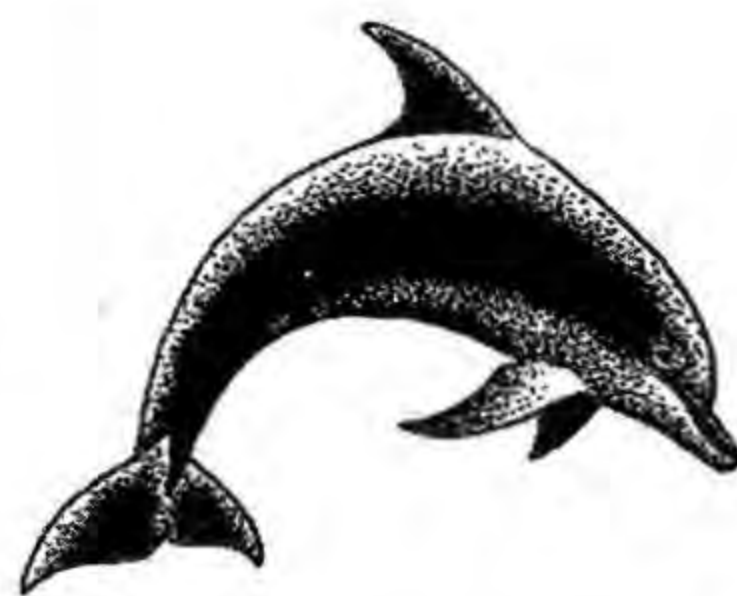
En el siglo XIX fueron Mutis, Caldas, Humboldt, Hunter, Smith, Bous-singault, Garella, Lull, Perris, Taunt, Midshipman y De Pombo los que volvieron sobre el tema. Pero fue Humboldt quien inauguró el carácter científico de la obra cuando, en su escrito *Ensayo político sobre el Nuevo Reino de Granada*, propuso nueve rutas, avivando el interés²³³. Entre las rutas, utópicas e impracticables unas, incluyó las dos rutas en territorio chocoano propuestas por los militares españoles a finales del siglo anterior.

Humboldt expresó sus ideas sobre los canales en *Ansichten der Natur* (Aspectos de la Naturaleza). En uno de sus apuntes adicionales figura un artículo denominado "El Altiplano de Caxamarca. Primera Vista del mar del Sur", donde menciona que los Estados libres de la América española le habían pedido hacer estudios hipsométricos "por todo el largo del Istmo, sobre todo en la parte donde a través del Darién y de la antigua inhospitalaria provincia de Biruquete, queda unida a tierra firme de Suramérica y donde, entre el Atrato y la Bahía de Cupica (en el litoral del Mar del Sur) la cadena de montañas del Istmo desaparece por completo"²³⁴.

Simón Bolívar, por recomendación del barón Von Humboldt, inició contactos con capitalistas ingleses en 1825, sin ningún resultado. En 1826, en el Congreso de Panamá, insistió infructuosamente y en 1827 contrató con el ingeniero J. A. Lloyd, de la empresa Lloyd & Falmare, pero éstos concep-

tuaron en 1930 negativamente acerca del proyecto por Panamá, en un informe publicado en el *Philosophical Transactions* de Londres ese año²³⁵.

A pesar de que ingenieros franceses "instruidos y versados en la elaboración de proyectos tales como los de los canales y ferrocarriles con esclusas y túneles, practicaron otras mediciones", Humboldt no estuvo contento porque, según él, siempre se hicieron en la dirección de Portobelo y Panamá, o al oeste de esa región, hacia Chagres y Cruces y "las porciones más importantes de la parte oriental y sudoriental del istmo en ambas costas se ha omitido. Mientras esta parte no quede geográficamente representada mediante la determinación, no por exacta menos fácil de obtener en poco tiempo [...] se me hace totalmente prematura e infundada la afirmación, tantas veces repetida, de que el istmo no se presta para la construcción de un canal interoceánico"²³⁶. Esto implicaba, obviamente, la parte del Chocó. Toda la exacta situación geográfica la describió en 1809 y fue incluida en los mapas de la Dirección del Depósito Hidrográfico de Madrid; posteriormente, en 1844, realizó un boceto a lápiz, en el que esbozó las distintas posibilidades de canales por el istmo²³⁷.



En las memorias de Daniel F. O'Leary, se transcriben el cruce de cartas entre José María Cancino, comandante general del Chocó, y el secretario general del gobierno de Simón Bolívar, entre el 10 de enero y el 22 de marzo de 1822, dentro de las cuales Bolívar quiere saber la posibilidad de comunicación interoceánica por el Atrato y el proyecto de un tal Carly. Cancino envió el proyecto de Mr. Kirkland y un "bosquejo de la carta del

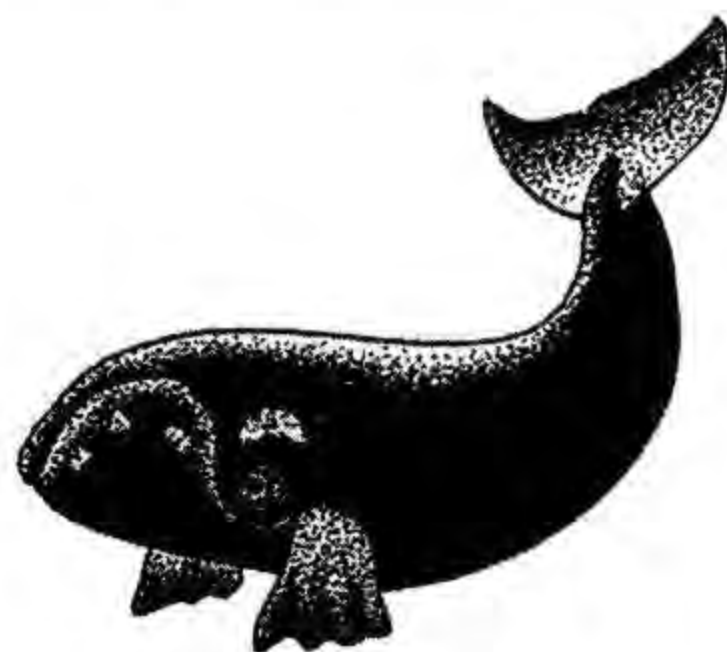
Chocó levantado sobre los lugares"²³⁸, habla de la posibilidad a través del Istmo y descarta el de Cupica, recomendado por Humboldt, pues, según él, al sabio lo engañaron con los datos quienes le informaron. En febrero Bolívar ordenó trazar el canal por la parte del istmo que separa los dos ríos (el de San Pablo, entre los ríos San Juan y Atrato), haciendo abrir picas y poner las corrientes hacía los puntos donde pudiera abrirse el canal, encargando los instrumentos necesarios para esta operación a Jamaica, a cuenta del gobierno, esperando en octubre de ese año poder inspeccionar las obras; además dio la orden de levantar nuevas y más exactas cartas²³⁹.

Con la independencia, el canal fue uno de los temas más discutidos y de mayores polémicas, pues fue uno de los proyectos con que se pretendió el desarrollo económico del país, por lo cual, aparte de estudiar la posibilidad de un canal, se discutió si debían hacerlo inversionistas extranjeros o colombianos, pues con los primeros se aspiraba a que entrara más capital a circular en el país, de hacerlo o no, por que algunos consideraron la posibilidad de facilitar futuras invasiones españolas. Los proyectos no tuvieron éxito a pesar de que asediaron al Congreso de Cúcuta inicialmente y a los sucesivos congresos con propuestas, muchas sin sentido de la realidad y la mayoría de las cuales sólo lograron un simple permiso de visitar y estudiar el terreno²⁴⁰.

Le Moyne señala que durante su permanencia en Bogotá (1828-1839), se dieron sucesivamente tres tentativas de canales por concesiones dadas al barón francés Thierry, al norteamericano Biddle y a la sociedad francesa de la Guadalupe, Joly Salomon y Cía²⁴¹.

Después y a lo largo del siglo fueron tan numerosas las ideas y proyectos, que serían incontables; sin embargo, señalaremos algunos, con especial énfasis en los propuestos por el Chocó, que desde entonces podría catalogarse como otra de las utopías de la que está hecha la historia de esta región. En 1834 el inglés George Walls, como ya se anotó, le propuso a Francisco de Paula Santander un canal entre la bahía de Cupica y el río Napipí, incluyendo además un ferrocarril.

Este Walls, supone Vicenta Cortés²⁴², es el inglés anónimo mencionado por Mollien en sus memorias de viaje, del que anexa un documento titulado "*Observaciones sobre los medios de establecer una comunicación por agua entre el mar de las Antillas y el Gran Océano, que desemboca al fondo del golfo del Darién, y por el río San Juan, que casi comunica con la parte superior del Atrato, y desemboca en el Pacífico por la Bahía de Chirambira*"²⁴³. En este documento también hace mención de la posibilidad fácil de comunicación aprovechando el río Napipí, tercer afluente del Atrato después de entrar por la boca de Barbacoas, describiendo la ruta que era utilizada, incluyendo hospederías, la cual se realizaba en siete días²⁴⁴.



El decenio del cincuenta fue prolífico en proyectos, estudios y privilegios, iniciándose con el dado por el gobierno a Manuel Cárdenas y Florentino González en 1851, para un canal por el Atrato al océano Pacífico. Ese mismo año también se dio otro privilegio, por 49 años, a Ricardo de la Parra y Benjamin Blagge, pero por la ruta Atrato-San Juan, para barcos de vapor y de vela de doscientas toneladas como mínimo. Al año siguiente a Patricio Wilson, Juan Henderson y otros, por la ruta del golfo de San Miguel y la enseña de Calidonia²⁴⁵.

Agustín Codazzi hizo estudios y exploraciones como director de la Comisión Corográfica y como miembro de expediciones extranjeras en 1853 y 1854, respectivamente. En el primer caso, en febrero estuvo tanto en el Atrato como en el Truandó y el Napipí; después de remontar la cordillera del Baudó, bajó por el río del mismo nom-

bre y siguió hacia el Pacífico sur. En enero de 1854 acompañó a una comisión inglesa que exploraba la ruta de Bahía Calidonia al golfo de San Miguel, en el Pacífico, a través del río Chucunaque, pero las dificultades impidieron hacer el recorrido. Después de explorar dos rutas adicionales, demostró la dificultad para hacer el canal por éstas, realizando un último recorrido, el que reconoció como posible; Colón-río Chagres-Panamá, que fue por el que posteriormente se construyó²⁴⁶.

En 1855 el congreso granadino, por la ley 28 de ese año, concedió un privilegio exclusivo a José Gooding y Ricardo Vanegas, para poner en comunicación los mares Atlántico y Pacífico, por una línea que escogerían entre los paralelos 4o. y 8o., uniendo el río Atrato y un afluente en la vertiente del Pacífico, pero, aunque se les prolongó el plazo al año siguiente, tampoco se cumplió²⁴⁷. Comisiones de estudio como las del ingeniero chileno Undurraga; las financiadas sucesivamente por la Real Sociedad Geográfica de Londres por rutas en el Chocó: una comandada por el ingeniero norteamericano John C. Trautwine en 1852²⁴⁸, la de James C. Lane en 1853, y la que estaba al mando de William Kennish. El gobierno norteamericano no se quedó atrás y envió a Nataniel Michler, como jefe de la comisión científica aprobada por el senado de los EE. UU. desde 1857, verificada entre 1857 y 1858, como producto de la cual se presentó un proyecto en 1861, en la ruta Atrato-Truandó-Nercua-Coredó²⁴⁹.

En los sesenta siguieron más estudios y algunos privilegios, entre los cuales estaban el de los ingenieros Porter, Kenish, Michler y Craven²⁵⁰; la propuesta de Mac-Dougall en 1864, por San Blas en Panamá²⁵¹; el inglés Henry Duesbury recibió en 1866 un privilegio para abrir un canal por el Chocó; la del teniente Frederick Collins, que recomendó en 1870 la ruta Atrato-Napipí, con una longitud de 217 kilómetros y un túnel de 32 kilómetros de largo, 21 metros de ancho y 26 metros de altura, y el almirante Thomas Oliver Selfridge, que el 29 de enero de 1873 fondeó en la bahía de Chirrichirí, cerca de Limón, en la costa del Pacífico, al mando del vapor de guerra norteamericano Tas-

carma y de una comisión exploradora del canal interoceánico, "atravesando los calles de los ríos Bojayá y Quía, para salir a la Vigía del Fuerte en el río Atrato"²⁵², después de lo cual propuso tres rutas entre las que estaban las recorridas por el Chocó²⁵³.

A pesar de muchos de los "estudios" realizados, Tomás Cipriano de Mosquera consideraba en 1866 posible la construcción de un canal interoceánico por medio de esclusas o teniendo que perforar un túnel, "*pero nada podrá determinarse sin un estudio científico y de personas competentes*"²⁵⁴.



Después la atención se la robó incuestionablemente Panamá. Las propuestas francesas, desde la de Napoleón Garella en 1833, pasando por la del Congreso de Ciencias Geográficas de París en 1875, que definió una comisión de la que formaron parte Wyse, Cellers y Reclus entre otros, hasta la de Ferdinand de Lesseps, que recibió la concesión del gobierno colombiano en 1878²⁵⁵. El interés francés se inició en 1835, con el privilegio otorgado al barón Carlos de Thierry para abrir un canal por el río Chagres, que al caducar pasó a la empresa Salomón & Cía., con el apoyo del ministro francés Guizot²⁵⁶. Este interés culminó con el contrato y con el sindicato que presidía el general austríaco Etienne Turr, contrato que no se llevó a cabo pero sirvió de base al que se celebró con Lucien Napoléon Bonaparte Wyse, en 1878, después de la misión de exploración de dos años, iniciada en 1876, en la que lo acompañó el ingeniero Armando Reclus²⁵⁷. Bonaparte Wyse incluyó en sus explo-

raciones al Chocó, en donde estuvo por el Atrato y el Truandó, antes de decidir la ruta panameña.

El tema del canal se enfrió por las obras acometidas, pero los fracasos de los franceses en 1888 y la posterior suspensión de las obras en 1895 volvieron nuevamente a despertar la pasión por el tema. Aun en el período en que los norteamericanos asumieron la obra en 1903 hasta su culminación en 1914, ya no fue sólo el augurio de fracaso sino un supuesto craso error técnico en la obra en ejecución lo que hizo que en Colombia el tema, las propuestas y los estudios cobraran actualidad.

Durante la primera mitad del siglo XX el canal colombiano, obligatoriamente chocoano, se volvió bandera de reivindicación y está presente en todas las propuestas y proyectos de desarrollo. Adicionalmente, sólo por el Chocó tenía posibilidades y era técnicamente el más apropiado. Es la mitad del siglo de los estudios y planos de varios personajes: del ingeniero colombiano Griseldino Carvajal²⁵⁸, del ingeniero chileno Arturo Undurraga²⁵⁹, del general Daniel Ortiz Morales²⁶⁰, del geólogo alemán Enrique Hubach²⁶¹, del ingeniero Juan Enrique White Uribe²⁶², de Roberto Luis Restrepo²⁶³, de Antonio Luis Armenta, de Jorge Álvarez Lleras y del matemático y profesor Belisario Ruiz Wilches²⁶⁴, en las rutas Truandó y Napipí primordialmente, pero también época para los difusores de la idea general, más que de elaboración de estudios técnicos, como: Enrique Ancízar, Sergio Abadía Arango, Abelardo Forero y Peregrino Ossa, entre otros.

La propuesta que más caldeó los ánimos en esta primera mitad de siglo fue la hecha por el contraalmirante de la armada norteamericana Colby M. Chester, quien propuso en 1927 al secretario de la marina un proyecto por el Atrato, siguiendo por el Napipí, incluyendo un túnel para superar los "Andes" en una longitud de 20 millas, para salir a la bahía de Chirichirá (Cupica) en el Pacífico, inspirado en el túnel de Rove, en Francia, que une el puerto de Marsella y el lago Berra²⁶⁵. El 20 de julio de 1927 presentó Diógenes Reyes al senado un proyecto de ley para que se ordenara hacer un estudio sobre la posibilidad de construir un canal por

la vía del Atrato, Napipí y la bahía de Limón, en el Pacífico²⁶⁶, como consecuencia del fervor que nuevamente levantó lo planteado por Chester, multiplicándose los artículos en revistas y periódicos.

A estas alturas era tanto lo que se había hablado, escrito, diseñado y plasmado en planos, que Antonio Luis Armenta, por iniciativa propia, desde la separación de Panamá se dio a la tarea de recoger reseñas y monografías publicadas sobre el tema de un nuevo canal, además de haber explorado la posibilidad en el litoral pacífico colombiano, recogiendo cinco tomos, de los cuales dos correspondían únicamente a la ruta Atrato-Truandó; un volumen de 475 páginas de las distintas comisiones científicas y otro exclusivo de mapas, planos topográficos de la región y planos, cortes y perfiles del canal proyectado²⁶⁷.



Para Enrique Pérez Arbeláez, el estudio más completo es el del Atrato-Truandó de 1949, del cual presentó un informe el mismo año el gobernador de la zona del canal de Panamá, con los estudios geológicos y topográficos²⁶⁸, llamado *Special Report of the Governor of the Panamá Canal on the Atrato-Truandó Canal Route, under public Law 280, 78th Congress First Session*, que incluye cuatro diagramas comparativos de precios, 12 láminas plegadas de mapas, además de un apéndice A con 9 mapas plegables y láminas. En él se resumían los datos suministrados por las comisiones norteamericanas antes de 1949 y la de la comisión que estudio el área entre el 7 de enero y el 16 de febrero de este año²⁶⁹.

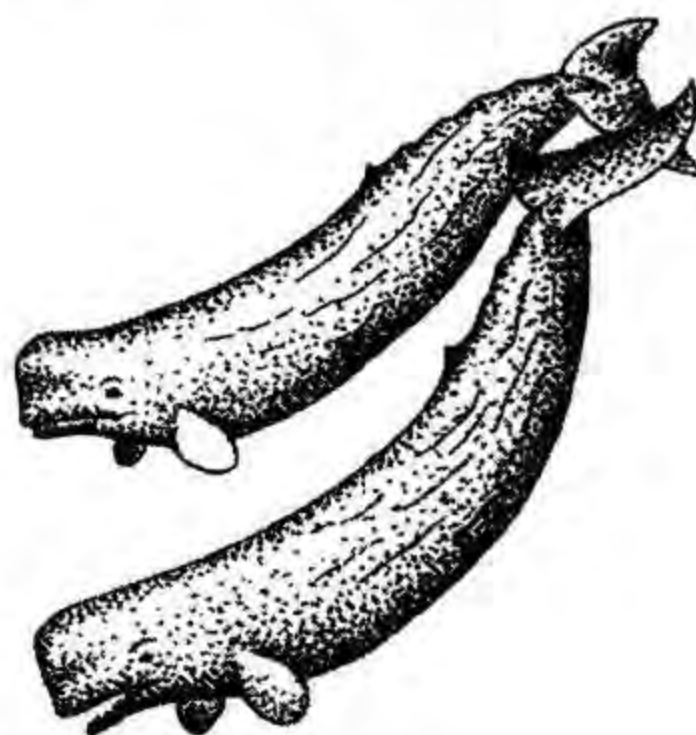
En la segunda mitad de la centuria, cada decenio tiene su grupo de expertos, y algunas veces juntas cívicas procanal, como la de 1964, que propugnaba la ruta interoceánica por el Atrato ante el gobierno de Guillermo León Valencia. De este decenio nace la propuesta del canal de los Grandes Lagos, también llamado Plan Hudson, propuesto en 1966 por los ingenieros Roberto Panero y Marcello de Leva, dentro del denominado "Proyecto de Desarrollo del Chocó"²⁷⁰, que pretendía inundar gran parte del Atrato y del San Juan, pero que fue duramente criticado, especialmente en el Congreso Nacional de Ingenieros en 1968, por lo que este *genocidio fluvial*, como lo denominó Daniel Valois Arce, no se llevó a cabo, aunque determinó algunas de las políticas de desarrollo posterior del Chocó, estudios como el de las centrales hidroeléctricas y la reactivación de la polémica por el trazado conveniente.

En 1967 se planteó un estudio no menos polémico en la ruta del Atrato-Truandó, como fue el de las explosiones nucleares, para lo cual una comisión compuesta por geólogos, geofísicos, topógrafos, médicos de salud, hidrólogos, biólogos, entre otros, estuvieron desde el mes de junio, para medir el posible daño que pudiera acarrear la propagación de la onda de aire de la detonación nuclear, como también el área que debería evacuarse en la ruta, para preservar a la población de la radiactividad. El jefe del estudio de las ondas acústicas, Jack W. Reed, dirigió el programa de explosiones²⁷¹. De fines de los sesenta también es la propuesta del canal Colombo-panameño liderada por Mauricio Obregón, por la ruta del río Atrato terminando en el golfo de San Miguel, siguiendo el río Tuira.

En el decenio de los setenta es el de López Michelsen y el canal de cabotaje entre el río San Juan y el Atrato propuesto por Francisco Ospina Navia en 1974. En 1976 el ingeniero Gustavo Robledo Isaza propone el "canal a la colombiana", con una longitud de 33 kilómetros, 16 de ellos excavados y dos represas, una en el pueblo de Certegui y otra en Lloró, para barcos de cabotaje, es decir, de hasta mil toneladas.

Las últimas propuestas presentadas son las del gobierno de Virgilio Barco

con el proyecto de la conexión interoceánica terrestre, con dos puertos a ambos lados del Darién chocoano unidos por carretera y/o ferrocarril, y la del gobierno de Ernesto Samper Pizano, que nuevamente está en estudio, inicialmente como canal húmedo, pero descartado para dar la posibilidad al denominado Puente Seco Interoceánico, que es en esencia el del gobierno Barco, que incluye los dos puertos: Bahía Candelaria en el Atlántico y Bahía Ahuacate o Humboldt en el Pacífico; el ferrocarril de 180 kilómetros y un poliducto.



También es necesario señalar la propuesta presentada conjuntamente por los gobernadores de los departamentos de Antioquia y Chocó en 1996, que se acerca a algunos aspectos de las propuestas anteriores, pero con indudables particularidades, la cual contempla seis fases para llegar al objetivo final, en la que cada fase contiene los siguientes proyectos: infraestructura vial hacia el río Cauca, conexión interoceánica indirecta, transporte multimodal, desarrollos complementarios, puente ferroviario interoceánico o conexión directa, desarrollo ferroviario del margen del río Cauca y desarrollo ferroviario Panamá-Turbo-Venezuela²⁷².

En tantos años de estudio y sobreviviendo a múltiples proyectos, el único que se ha construido es el Canal de Raspadura, o *Canal del Cura*, en el istmo de San Pablo, al que hacían referencia Fidalgo, Caldas y Humboldt, llamado así porque el cura de Nóvita, Antonio de Cerezo, mandó a los feligreses construir un pequeño canal en el torrente de Raspadura en 1788, uniendo al río San Juan con el río Quito, que es afluente del Atrato. De ese modo, en

el tiempo de lluvias, se pasaba de un lado a otro del continente llevando productos. De hecho fue la vía más utilizada aun hasta el siglo XIX²⁷³.

De la existencia de este mítico canal se llegó a dudar, se negó cualquier posibilidad, incluso al mismo Humboldt se le criticó la credibilidad de una leyenda de carácter regional, pero el inglés Stephen Howard demostró en 1974 su existencia, cuando después de dos años de investigaciones en el mismo y después de 186 que la demarcación del canal fuera cavada, lo halló en el caserío de La Honda, y de él publicó un croquis²⁷⁴.

Sin estar construido otro canal, el Chocó vivió la hazaña de ver pasar por su territorio un barco del Pacífico al Atlántico, una historia poco verosímil pero que se da por cierta²⁷⁵. El Rosa de los Andes, un barco chileno partícipe de las guerras de Independencia, con cien hombres al mando del capitán Illingworth, pasó del golfo de Cupica al Napipí llevado en hombros para después ser descargado en el Atrato y seguir navegando al Caribe para cortar la retirada a los españoles, el 4 de febrero de 1820. Se dice que el barco permaneció después de esta hazaña muchos años en el pueblo de Citará (Quibdó), como trofeo de guerra²⁷⁶.

Quibdó, el claro en la selva

Igual que el nombre de Atrato o de Chocó, el de Quibdó está sometido a controversias; *Quib* o *Quibi*, que para los indios de Urabá servía para señalar al *capitán* o *jefe*, *al que más sabe*, es una de las versiones que dice ser su significado real, pero está la que dice más poéticamente que viene de *Qui-do*, o *Qui-to*, que literalmente es reunión de dos ríos, es decir, *rumor de aguas*²⁷⁷. Ubicada a orillas del Atrato, en la confluencia del río Quito, sin lugar a dudas sigue siendo un rumor de aguas.

Como su nombre, la fundación de Quibdó está sometida a variadas hipótesis que no alcanzan a dilucidar su verdadero origen. Perdido en el tiempo de las luchas entre indígenas cunas y emberas, y de éstos últimos contra los españoles, se levantó un caserío nacido en la incertidumbre de fechas y futuro. A sus inmediaciones sólo llegó el pri-

mer español en 1628, Manuel Bueno de Sancho, con 11 españoles más, pero no fundó ninguna población, según él, reconociendo a los *citaraes*²⁷⁸.

En sus inmediaciones, en 1684, esos mismos *citaraes* se rebelaron contra los españoles que estaban concentrados en los tres pueblos formados por ellos en la provincia de Citará: Neguá, San Francisco de Atrato y Lloró, los únicos que existían después de múltiples intentos, pero también atacaron minas situadas en diversas partes, entre ellas en las bocas del río Quito y del Cabí. Aunque algunos resistieron hasta 1687, en 1685 los españoles ya dominaban la situación y consolidaron su presencia²⁷⁹.

Los franciscanos, que habían fundado diferentes misiones con el nombre del seráfico, seguramente después de la retaliación española, consolidaron una misión frente a la boca del río Quito, a la que llamaron *Sancti Francisci del Quito*, como lo señalaba un documento en latín dirigido al Capítulo General en 1698²⁸⁰, pueblo en donde tributaban al erario real los otros siete pueblos, el Quibdó de hoy, que desde entonces tiene a San Francisco como su santo patrono. Fue habitado inicialmente por unos pocos pálidos y palúdicos blancos en medio de indios, pero después con negros esclavos en sus alrededores, y luego con mulatos, mestizos y libertos. Pero siempre los hombres fueron cegados por la fiebre del oro en sus calles pantanosas, en sus casas levantadas del piso, encaladas y de palma y paja.

Es el caserío que fue periferia de la gobernación de Popayán en la Colonia y que aparece en los mapas de la Nueva Granada como Citará, a orillas del río que primero se llamó Dulce y terminó siendo Atrato. Pero en la República, se volvió capital del Chocó; en vez de San Francisco de Quibdó o Citará se llamó Quibdó, nombre simplificado que se empezó a utilizar oficialmente en 1824²⁸¹, sin haber renunciado nunca a su pasión por el seráfico.

Hasta 1823, atestigua Mollien, no subían a Citará, que era el puerto del Atrato y la ciudad más importante de la parte septentrional de la provincia, más barcos que los champanes de Cartagena y no tenía más de mil habitantes, pero después se desarrolló con

la navegación a vapor desde que el capitán Norman Rud, en 1852, navegó por el Atrato con el vapor Esmeralda y dijo que era inmejorable para la navegación. Después vinieron las líneas navieras que trajeron sucesivamente cartageneros, sirios, libaneses, antioqueños, negros, mulatos y mestizos que no querían vivir en la selva sino en un pueblo. Así en 1870 era la capital del municipio de Atrato, el lugar donde se comerciaba todo el oro y tenía 7.000 habitantes. Pasó de las casas de paja y guadua, yeso y cal, todas blanqueadas, que vio Codazzi en 1819, que le parecían más hermosas que las de Nóvita a Mellet, a las casas de madera aserrada y zinc hacia 1880, la gran factoría de porvenir y prosperidad que dijo Jorge Brisson que era en 1891 o la población de aspecto risueño, recostada en las colinas del noroeste, según Julián Uribe en 1899.



Éste fue el Quibdó que en el presente siglo quiso ser una ciudad, que le abrió un claro a la selva para no respirar el miedo que ella traía, el sopor que la envolvía, la angustia que la acometía. En donde unos hombres nuevos impregnados de modernidad, que les llegó por el río en los baúles de los barcos que venían de Cartagena, después de haber llegado en otros que surcaban el mar, quisieron que deslumbrara en la selva con imponentes edificios de im-

pecable arquitectura, como aquélla que describían en sus libros o veían en los cines.

Para eso hicieron el suelo, se lo robaron a la selva y a los pantanos, a las cañadas y a los charcos e hicieron planos para ensanchar la ciudad; la aplanaron, la macadamizaron. Sobre ella apareció el germen de un barrio de casas quintas con antejardines para los nuevos comerciantes. Le hicieron alamedas y bosques para competirles a los árboles de la selva, pero dentro de su ciudad, donde ellos mandaban y como ellos querían. Levantaron edificios con graciosas formas, igual que en Bogotá y otras ciudades de Latinoamérica, con las cuales soñaron rivalizar. Allí quedó plasmada en los planos publicados en el periódico local A.B.C. y en los del arquitecto catalán Luis Llach.

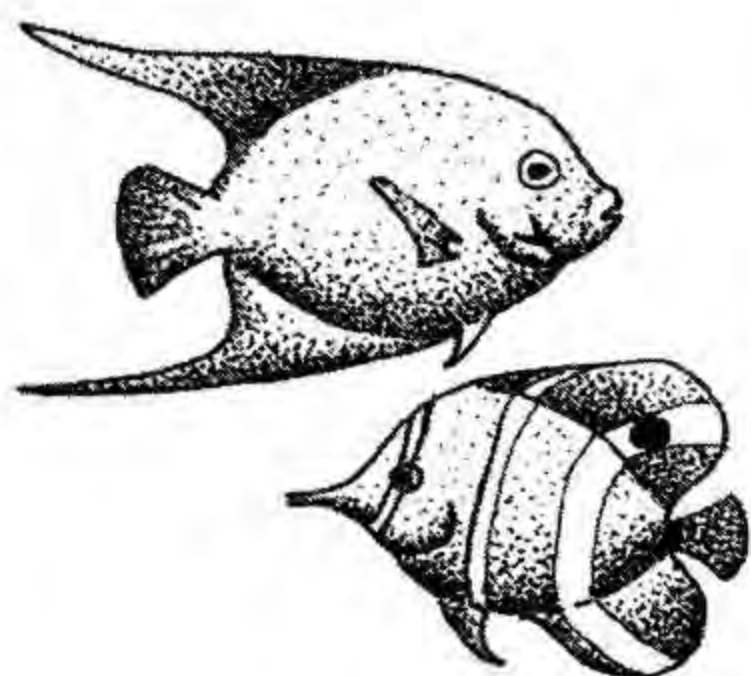
En esa ciudad fue donde los negros empezaron a ser urbanos, a colarse por los resquicios que les dejaron los herederos de aquellos blancos esclavistas, ahora con los nuevos mulatos, los que impulsaban las nuevas ideas. Y fueron comerciantes y empleados, ya no sólo braceros, aunque seguían siéndolo, en aquella ciudad que cambiaba, que se ordenaba de manera distinta, en donde lograban su espacio para discernir y ser. Allí un gobernante levantó el *Ochopisos*, para que pudieran montar en ascensor.

Después que el platino se acabó y los sueños de grandeza terminaron, después que los hijos de los comerciantes negros regresaron como doctores, la ciudad fue otra, y aún más cuando un devastador incendio, en noviembre de 1966, arrasó una cuarta parte de la misma. La ciudad fue salvada, según dicen todos, por *San Pacho*, el seráfico amigo de los negros, como se le llamaba en la tradición popular. Llevaba unos decenios de ser una ciudad estática, congelada, que ya no soñaba; pero con la tragedia le llegó un aire de renovación. Planos y propuestas para una nueva ciudad racionalista, más democrática, y más abierta al paisaje.

Y la ciudad se abrió al río. El malecón es la expresión de la nueva ciudad, el espacio de todos. De los hombres del río que suben y bajan en sus *champas*, gráciles en el agua, con plátanos, chontaduros, borojó y marañones, y las maderas que salen a diario a los merca-

dos del interior del país. Todos llegan allí en un maravilloso bazar lleno de colorido y sabor.

Quibdó es la ciudad mediterránea de la selva; siendo un puerto fluvial, es la urbe de los hombres negros que han cambiado en el tiempo las relaciones raciales, en donde se incubó un hombre urbano que recibió la herencia de un pasado doloroso, como de otros mestizajes que lo moldearon; pero también de los ríos, de los que fueron a otras ciudades y volvieron. Por eso es la ciudad singular del Pacífico, porque forma otro ser diverso y complejo que no se parece a ninguno.



Ahí está, muda en los planos de los veinte, que la muestran pequeña y frágil, los planes de ensanche que también se propusieron en los veinte y siguieron perdurando aún en los cuarenta. La realidad de lo que quedó plasmado en los edificios representativos y en la trama urbana en los cuarenta, y después de 1966 con su incendio; lo quemado y lo proyectado. Los años setenta y el desborde, los límites de las zonas bajas inundables para ir más allá de la quebrada la Yesca; es decir, las colinas que un día quedaban lejanas. Sí, todo está ahí en esos planos, para saber qué fue y, tal vez, para saber qué va ser en medio de la incertidumbre de los noventa, pero más aún: para que nunca deje de ser el *claro en la selva*.

²¹⁸ General Justiniano Jaramillo, *op. cit.*, pág. 9.

²¹⁹ Decreto No. 264 de marzo 3 de 1914. Diario Oficial, pág. 559, en A.G.N., sección República, Fondo MOP, t. 1219.

²²⁰ El decreto número 140 de 3 de abril de 1929, decía en uno de sus apartes: "Se trazará una nueva población en Coredó, en la que se construirán las siguientes obras: un

embarcadero o muelle, una plaza, un parque, las calles que el trazado y la localización indiquen, escuelas para niños y niñas, iglesia, mercado público, matadero, cementerio, y las casas para los colonos". En Revista del Chocó, núm. 7, Quibdó, mayo de 1929, pág. 21.

²²¹ *La colonización estatal: Bahía Solano*, en Jacques Aprile Gniset, *La ciudad colombiana siglo XIX y siglo XX*, Santafé de Bogotá, Biblioteca Banco Popular, colección textos universitarios, 1992, págs. 276 y sigs.

²²² Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, vol. II, núms. 2 y 3, junio a diciembre de 1939, pág. 168.

²²³ Frase de José A. Goytisolo citada en la introducción al libro de Tomás Moro, *Utopía*. Historia del pensamiento, Barcelona, Editorial Orbis, 1984, pág. 51.

²²⁴ Luis Fernando González Escobar, *op. cit.*

²²⁵ Álvaro Rebolledo, *op. cit.*, pág. 24.

²²⁶ Mauricio Obregón, "Colombia y las alternativas interoceánicas", en *Colombia Pacífico*, t. II, *op. cit.*, págs. 59 y sigs.

²²⁷ Álvaro Rebolledo, *op. cit.*, pág. 52.

²²⁸ Relación del estado del Nuevo Reino de Granada, que hace el arzobispo obispo de Córdoba a su sucesor el excelentísimo señor don Francisco Gil y Lemos, en *Ibid.*, pág. 457.

²²⁹ *Geografía económica de Colombia*, pág. 584.

²³⁰ Carta fechada el 5 de junio de 1797 en Popayán, en Eduardo Posada, *op. cit.*, pág. 17.

²³¹ Carta de Francisco José de Caldas a José Celestino Mutis, fechada en Quito el 20 de febrero de 1803, en *Ibid.*, pág. 209.

²³² Francisco José de Caldas, *Semanario de la Nueva Granada*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Publicaciones del Ministerio de Educación Nacional, Historia, vol. VII, Editorial Kelly, 1942, pág. 24.

²³³ *Ibid.*, págs. 49 y 50. Las otras rutas señaladas por Humboldt eran: río Misuri-Misisipí y Peace-Columbia (sic), ríos Bravo y Colorado, istmo de Tehuantepec, lago de Nicaragua y río San Juan, río Chagres, río Callaya y Amazonas, golfo de San Jorge a través de la Patagonia.

²³⁴ Hans Ungar, "Humboldt, Goethe y el canal de Panamá", en *Lecturas Dominicales*, periódico El Tiempo, Bogotá, 11 de septiembre de 1977, pág. 6.

²³⁵ Gonzalo Zúñiga, "Canal interoceánico y la cordillera del Darién", en *Revista del Chocó*, Quibdó, vol. II, núm. 10, noviembre de 1929, pág. 9.

²³⁶ Hans Ungar, *op. cit.*, pág. 6.

²³⁷ *Ibid.*, pág. 7.

²³⁸ Citado en Daniel Valois Arce, *Canal del Atrato*, Medellín, Editorial Lealon, 1981, pág. 135.

²³⁹ *Ibid.*, págs. 137 y sigs.

²⁴⁰ David Bushnell, *El régimen de Santander en la Gran Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo, 1966, págs. 158 y sigs.

²⁴¹ A. Le Moyne, *op. cit.*, 415.

²⁴² Vicenta Cortés, *op. cit.*, pág. 246.

²⁴³ Gaspar Théodore Mollien, *op. cit.*, pág. 443.

²⁴⁴ *Ibid.*, pág. 444.

²⁴⁵ Álvaro Rebolledo, *op. cit.*, pág. 103.

²⁴⁶ Gabriel Poveda Ramos, *op. cit.*, pág. 67.

²⁴⁷ Daniel Valois Arce, *op. cit.*, pág. 30.

²⁴⁸ Trautwine publicó en 1854 en Filadelfia (Estados Unidos), un informe del canal titulado: "Rough notes for an Inter-Oceanic canal route by way of the Rivers Atrato and San Juan, in New Granada, South America", en el *Journal Franklin Institute*, en varias entregas, en las que se incluyeron planchas y mapas. Jesús Emilio Ramírez, *op. cit.*, pág. 118.

²⁴⁹ N. Michler, *Report on the Interoceanic Ship Canal. Executive Document No. 9*, Washington, vol. 1, Isthmus of Darién, 1871. Incluye dos mapas. Jesús Emilio Ramírez, *op. cit.*, pág. 118.

²⁵⁰ Eliseo Reclus, *op. cit.*, pág. 252.

²⁵¹ *Ibid.*, pág. 249.

²⁵² Periódico Juventud Católica, núm. 33, Cali, 20 de marzo de 1873, pág. 131.

²⁵³ De las exploraciones se publicó un informe: Thomas Oliver Selfridge, *Reports of Explorations and Surveys to ascertain the practicability of ship-canal between the Atlantic and Pacific oceans by the way of the isthmus of Dariens*, Washington, Government Printing Office, 1874, en el cual se incluyeron varios mapas. Jesús Emilio Ramírez, *op. cit.*, pág. 118.

²⁵⁴ T. C. de Mosquera, *op. cit.*, pág. 209.

²⁵⁵ Gonzalo Zúñiga, *op. cit.*, pág. 10.

²⁵⁶ Álvaro Rebolledo, *op. cit.*, pág. 55.

²⁵⁷ Daniel Valois Arce, *Canal del Atrato*, *op. cit.*, pág. 121.

²⁵⁸ Estuvo vinculado con el Chocó desde 1891, cuando realizó la exploración del camino del Chamí, mencionado en este trabajo, escribió varios artículos sobre la propuesta de un canal por el Chocó en Cali y Bogotá, en 1910 publicó un estudio sobre un canal por la vía Atrato-Napipí, fundamentado en sus observaciones personales pero sobre todo en los trabajos de Selfridge y Collins. "Canal interoceánico por el Chocó y el doctor Griseldino Carvajal", *Revista del Chocó*, Quibdó, núm. 10, vol. II, noviembre de 1929, pág. 14.

²⁵⁹ Undurraga realizó exploraciones por un lapso de ocho años, buscando la posibilidad de construir el canal por el Atrato. Su actividad en pos de ello terminó cuando la Asamblea Nacional no tuvo en cuenta su propuesta, pues ésta estudiaba el tratado Cortés-Root-Arosemena. Peregrino Ossa, "Anotaciones sobre el Chocó", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, vol. XX, núms. 73, 74, 75 y 76, primero y segundo trimestre de 1962, pág. 56.

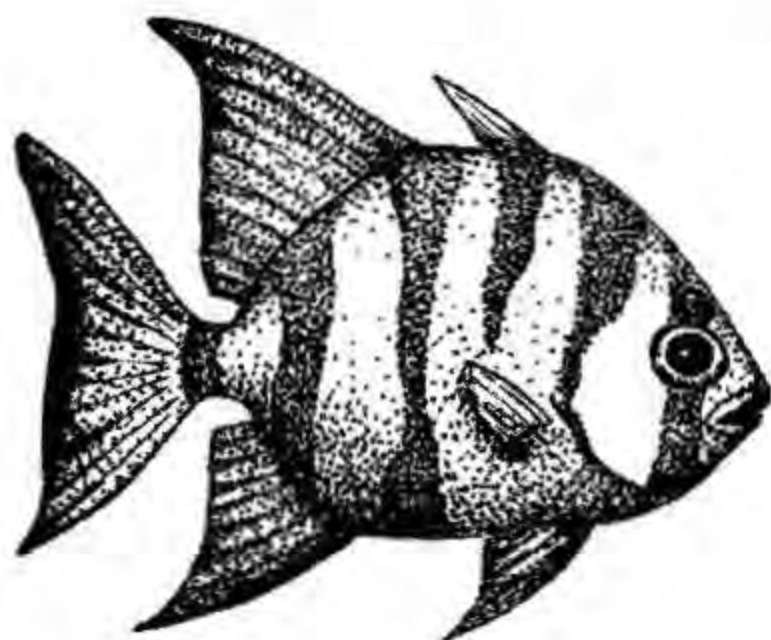
²⁶⁰ Hizo exploraciones y estudios en la primera década del siglo, especialmente en la ruta Napipí-Bahía Limones (Cupica), realizando el mapa respectivo. Jorge Álvarez Lleras, "Canal Atrato", en *Bole-*

tín de la Sociedad Geográfica de Colombia, núm. II, julio de 1935, pág. 128.

²⁶¹ Realizó varios ensayos sobre geología en el Chocó, uno de ellos aplicado específicamente a las rutas interoceánicas en el que incluyó el denominado *Croquis de los istmos de Napipí*, pequeño mapa de 10,7 cm x 12,5 cm. Enrique Hubach, "Apreciación de los proyectos de canal interoceánico por el Napipí y Truandó, según puntos de vista geológicos", en Boletín de Minas y Petróleos, Bogotá, t. III, núm. 13, Imprenta Nacional, enero de 1930, pág. 33.

²⁶² Igual que sus hermanos y tíos, fue uno de los que más trabajos de exploración, estudio y cartografía realizaron sobre el Chocó; desde Frontino y Urrao realizó sus viajes de exploración y estudio al Chocó. En 1917 presentó su propuesta de comunicación interoceánica. Juan Enrique White, *Canal de Napipí*, Medellín, Imprenta Oficial, 1917.

²⁶³ Restrepo se apartó de la idea predominante de rutas por Truandó y Napipí, para proponer alternativas que tuvieran como puerto a Bahía Solano. Roberto Luis Restrepo, "La Bahía de Solano y las posibles comunicaciones interoceánicas de ella con el río Atrato", en Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, vol. 5, núm. 1, mayo de 1938, y vol. 8, núm. 1, marzo de 1948. En el primero incluye varios planos.



²⁶⁴ Dirigió una comisión científica colombo-estadounidense en 1948, fundamentando la ruta Atrato-Truandó, en la que participaron Álvarez Lleras y Hubach, informe del que hace mención Enrique Pérez Arbeláez, *op. cit.*, pág. 65.

²⁶⁵ "El canal interoceánico", en Revista del Chocó, *op. cit.*, pág. 3.

²⁶⁶ Revista del Chocó, Quibdó, vol. II, núm. 11, enero de 1930, pág. 15.

²⁶⁷ Armenta el propulsor del canal por el Truandó, sin esclusas y por medio de un túnel, siguiendo la idea de Selfridge y Collins y puesta nuevamente en el tapete por Chester, para lo cual realizó su propio diseño de túnel con capacidad para vapores de 57 pies de calado. Antonio Luis Armenta, "El canal interoceánico Atrato-

Truandó es una necesidad inaplazable", en Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, vol. II, núms. 2 y 3, junio a diciembre de 1934, págs. 158 y sigs.

²⁶⁸ Fernando Gómez Pérez, *Chocó, 500 años de espera*, Medellín, Editorial Lealón, 1980, pág. 185.

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ En los estudios participaron las empresas colombianas Ingenec e Integral; el Laboratorio Hidráulico de Francia; los consultores del Instituto Geragthy & Miller de Nueva York, y Woovard, Clyde, Sherard, de San Francisco. En Daniel Valois Arce, *Canal del Atrato*, *op. cit.*, pág. 62.

²⁷¹ Jesús Emilio Ramírez, *op. cit.*, págs. 115 y sigs.

²⁷² Documento en computador, gobernación de Antioquia, Secretaría de Obras Públicas, Medellín, 1996.

²⁷³ *Geografía económica de Colombia*, pág. 588.

²⁷⁴ Daniel Valois Arce, *Canal del Atrato*, *op. cit.*, pág. 80.

²⁷⁵ Tomás Cipriano de Mosquera, en su libro de geografía, dos veces, da por cierta esta versión, nombrando al general como Illingrot (sic), quien pasó "la lancha de la corbeta Rosa, para auxiliar al Coronel Cancino, colombiano, contra los españoles que subían por el Atrato". T. C. de Mosquera, *op. cit.*, pág. 209.

²⁷⁶ *Ibid.*, pág. 592.

²⁷⁷ Reflexiones de Manuel Salge Mosquera en Quibdó, 300 años. *Capital cultural del Pacífico*, Quibdó, Imprenta Nacional, septiembre de 1991, pág. 29.

²⁷⁸ Heliodoro Rodríguez, Intendencia del Chocó, en Periódico A.B.C., núm. 1753, Quibdó, 10 de septiembre de 1928, pág. 2.

²⁷⁹ Caroline A. Hansen, "La rebelión de los citaraes en el Chocó", 1864-1865, en *Colombia Pacífico*, Santafé de Bogotá, t. I, Proyecto Biopacífico-Fondo para la Protección del Medio Ambiente José Celestino Mutis, FEN Colombia, 1993, págs. 378 y sigs.

²⁸⁰ Manuel Salge Mosquera, *Reflexiones acerca de la fundación de Quibdó. Conmemoración de los 300 años de la ciudad de Quibdó*, Quibdó, Imprenta Nacional, septiembre de 1991, pág. 24.

²⁸¹ Daniel Valois Arce, *op. cit.*, pág. 18.

Bibliografía

Lugares de consulta

Archivo General de Indias

—A.G.I.—, Sevilla, España.

Archivo General de la Nación

—A.G.N.—, Santafé de Bogotá.

Archivo Histórico de Antioquia

—A.H.A.—, Medellín.

Biblioteca Luis Ángel Arango

—B.L.A.A.—, Santafé de Bogotá.

Biblioteca Nacional, Santafé de Bogotá.

Biblioteca Pública Piloto, Medellín.

Biblioteca Universidad de Antioquia,

Medellín.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi

—IGAC—, Santafé de Bogotá.

Prensa y revistas consultadas

Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá.

Diario Oficial, Bogotá.

Periódico A.B.C., Quibdó.

Periódico Ecos del Chocó, Quibdó.

Periódico El Colono de Occidente,

Frontino.

Periódico El Chocó, Quibdó.

Periódico El Tiempo, Bogotá.

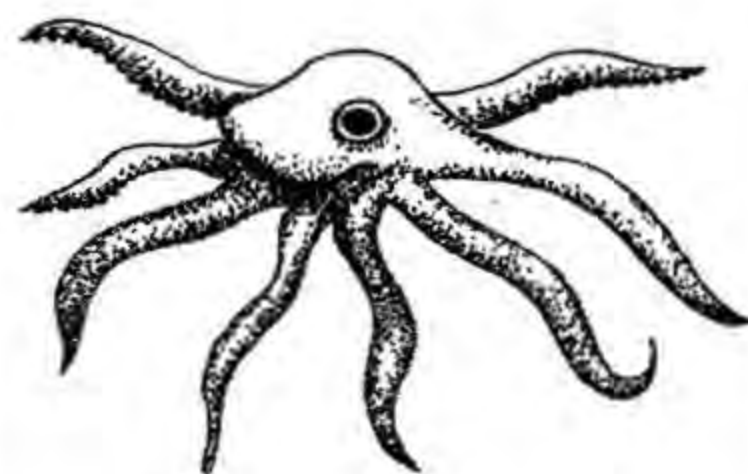
Periódico Juventud Católica, Cali.

Revista Barranquilla Gráfica, Barranquilla.

Revista de Colombia, Bogotá.

Revista El Hilero, Santafé de Bogotá.

Revista La Aurora, Quibdó.



Libros y artículos de revistas

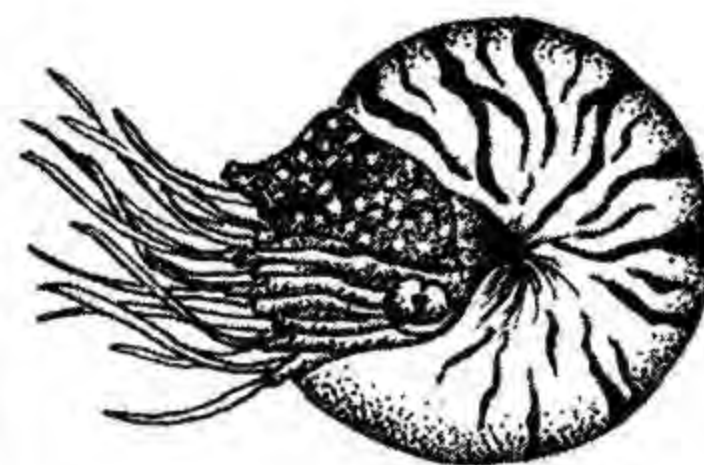
Acevedo Latorre, Eduardo, *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX*, Bogotá, segunda edición, Editora Arco, 1971.

Álvarez Lleras, Jorge, "El Chocó. Relaciones de Viajes referente a esta región de Colombia", Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, núm. 1, año II, marzo de 1935, págs. 54 a 92; núm. II, año II, julio de 1935, págs. 98 a 121; núm. 1, vol. III, abril de 1936, págs. 7 a 20.

Antei, Giorgio, *Los héroes errantes. Historias de Agustín Codazzi 1793-1822*, Santafé de Bogotá, Biblioteca Nacional, Planeta-Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1993.

Aprile Gniset, Jacques, *La ciudad colombiana siglo XIX y siglo XX*,

- Santafé de Bogotá, Biblioteca Banco Popular, Colección textos universitarios, 1992.
- Armenta, Antonio Luis, "El canal interoceánico Atrato-Truandó es una necesidad inaplazable", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, Bogotá, vol. II, núms. 2 y 3, junio a diciembre de 1934.
- Atlas de cartografía histórica de Colombia*, Bogotá, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1985.
- Atlas de Colombia*, Bogotá, Planeó y dirigió Eduardo Acevedo Latorre, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Litografía Arco, 1967.
- Atlas de Colombia*, Bogotá, Planeó y dirigió Eduardo Acevedo Latorre, 3a. edición, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Litografía Arco, 1977.
- Blanco, Agustín, *Atlas histórico geográfico Colombia*, Bogotá, Archivo General de la Nación-Comisión V Centenario-Grupo Editorial Norma, 1992.
- Barney Cabrera, Eugenio, "La actividad artística en el siglo XIX", en *Manual de Historia de Colombia*, Bogotá, t. II, Procultura-Instituto Colombiano de Cultura, segunda edición, marzo de 1982.
- Becerra Ardila, Diego y Olga Restrepo Forero, "Las ciencias en Colombia", en *Gran Enciclopedia de Colombia*, Santafé de Bogotá, vol. 5, Cultura, Círculo de Lectores, 1991-1992.
- Boussingault, Jean Baptiste, *Memorias*, Bogotá, t. 2, Biblioteca V Centenario Colcultura, Viajeros por Colombia. Banco de la República, 1985.
- Brisson, Jorge, *Exploración en el Alto Chocó*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1895.
- Bushnell, David, *El régimen de Santander en la Gran Colombia*, Bogotá, Tercer Mundo, 1966.
- Caldas, Francisco José, *Semanario del Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, t. I, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Publicaciones del Ministerio de Educación Nacional, Historia, vol. VII, Editorial Kelly, 1942.
- Callejas, Agustín E., *Obra completa de la geografía de Colombia*, Medellín, t. primero, tipografía de la Universidad, Bedout, 1929.
- Canals, Ángel de María C.M.F., *Un héroe de la selva reverendo padre Francisco Onetti*, Medellín, Editorial Bedout, 1959.
- Carvajal, Griseldino, *Exposición descriptiva del Camino del Chamí*, No. 90, Palmira, Departamento del Cauca, República de Colombia, 1o. de marzo de 1894.
- Cochrane, Charles Stuart: *Viajes por Colombia 1823 y 1824. Diario de mi residencia en Colombia*, Santafé de Bogotá, Biblioteca V Centenario Colcultura, 1994.
- Codazzi, Agustín, *Memorias*, Bogotá, Banco de la República, 1973.
- Codazzi, Agustín, *Jeografía física y política de las provincias de la Nueva Granada por la Comisión Corográfica bajo la dirección de Agustín Codazzi*. Provincias de Córdoba, Cauca, Popayán, Pasto y Túquerres, Bogotá, segunda parte, Banco de la República, Archivo de la Economía Nacional, 1959.
- Colmenares, Germán, *Relaciones de mando de los gobernantes de la Nueva Granada*, Bogotá, t. I, Biblioteca Banco Popular, vol. 134, 1989.
- Colmenares, Germán, *Relaciones de mando de los gobernantes de la Nueva Granada*, Bogotá, t. II, Biblioteca Banco Popular, vol. 135, 1989.
- Comisión Minera del Chocó, "Apuntamientos sobre la Intendencia Nacional del Chocó y sobre el Municipio de Urrao, Antioquia (informe al señor ministro de Industrias)", en *Boletín de Minas y Petróleos*, Bogotá, t. IV, núms. 21 y 22, septiembre a octubre de 1930.
- Cortés, Vicenta, *Catálogo de mapas de Colombia*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1967.
- Cuervo, Antonio, *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia recopilado por Antonio Cuervo*, Bogotá, Sección primera Geografía y Viajes, t. II, Casa Editorial de J. J. Pérez, 1892.
- De Mosquera, T. C., *Compendio de geografía general política, física y especial de los Estados Unidos de Colombia dedicado al Congreso General de la Unión*, Londres, Imprenta Inglesa y Extranjera de H. C. Panzer, 1866.
- De Vargas, Pedro Fermín, *Pensamientos políticos siglo XVII-siglo XVIII*, Bogotá, serie breve Nueva Biblioteca Colombiana de Cultura, Procultura, 1986.
- Díaz López, Zamira, *Oro, sociedad y economía. El sistema colonial en la gobernación de Popayán: 1533-1733*, Santafé de Bogotá, Banco de la República, 1994.
- Dorta, Enrique Marco, *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*, Cartagena, Alfonso Amadó editor, 1960.
- García Márquez, Gabriel, *Crónicas y reportajes*, Bogotá, Editorial Oveja Negra, sexta edición, julio de 1980.



- Geografía económica de Colombia*, Bogotá, t. VI, Chocó, Contraloría General de la República, 1943.
- Gómez Pérez, Fernando, *Chocó 500 años de espera*, Medellín, Editorial Lealon, 1980.
- González Escobar, Luis Fernando, *Llach & Galicia. Dos caminos, un punto de encuentro*, trabajo inédito, Beca de Investigación Instituto Colombiano de Cultura, 1995, digitado.
- González Escobar, Luis Fernando, *Quibdó, contexto histórico, desarrollo urbano y patrimonio arquitectónico*, trabajo inédito, Beca de Investigación Francisco de Paula Santander, Instituto Colombiano de Cultura, 1991, en imprenta.
- González Escobar, Luis Fernando, *Apuntes chocoanos. Bitácora de búsquedas*, Medellín, Ediciones Caños, abril de 1996.
- González Salazar, Octavio, y otros, *Colonización en el Urabá chocoano. Proyecto Chocó No. 1*, Bogotá, Instituto Colombiano de la Reforma Agraria, INCORA, Depar-

- tamento de Estudios Técnicos, octubre de 1963. Copia mecanoscrita.
- Gutiérrez, Francisco C.M.F., *Relación de algunas excursiones apostólicas en la misión del Chocó*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1924.
- Gutiérrez, Samuel, *Arquitectura de la época del canal 1880-1914 y sus paralelos norteamericanos, franceses y caribeños*, Panamá, Eupan, 1984.
- Hansen, Caroline A., "La rebelión de los citaraes en el Chocó, 1864-1685", en *Colombia Pacífico*, Santafé de Bogotá, t. I, Proyecto Biopacífico-Fondo para la Protección del Medio Ambiente José Celestino Mutis, FEN Colombia, 1993.
- Holdridge, Leslie, *Ecología basada en las zonas de vida*, San José, Costa Rica, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, 1982.
- Hubach, Enrique, "Apreciación de los proyectos del canal interoceánico por el Napipí y Truandó, según puntos de vista geológicos", en *Boletín de Minas y Petróleos*, Bogotá, t. III, núm. 13, Imprenta Nacional, enero de 1930.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi, *Atlas de Colombia*, Dirección de Eduardo Posada, Bogotá, segunda edición, julio de 1969.
- Jalhay, Henry, *La République de Colombie*, Bruselas, Vromant & Co. Imprimeurs-Editeurs, 1909.
- Jaramillo, General Justiniano, *En el Darién. Informe de una expedición ordenada por el Ministerio de Guerra*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1910.
- Le Moyne, A., *Viajes y estancias en América del Sur. La Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, viajes, vol. IX, 1945.
- Mellet, Julián, *Viajes por el interior de la América Meridional*, Santiago de Chile, Viajeros de Antaño, Editorial del Pacífico S.A., enero de 1959.
- Melo, Jorge Orlando, *Historia de Colombia. Establecimiento de la dominación española*, Medellín, t. I, Editorial La Carreta, marzo de 1977.
- Mendoza Morales, Alberto, *El ordenador. Metodología del ordenamiento territorial*, Santafé de Bogotá, Ecoe Ediciones-Sociedad Geográfica de Colombia, segunda edición, mayo de 1995.
- Mendoza Nieto, Jorge, *Geografía Ilustrada del Chocó*, Bogotá, Estado Mayor General de las Fuerzas Militares, Biblioteca del Oficial, vol. 13, sección Imprenta y Publicaciones, 1942.
- Ministerio de Agricultura, *Corporación Nacional para el Desarrollo del Chocó*, Bogotá-Quibdó-Bahía Solano, Editorial Andes, s.f.
- Ministerio de Obras Públicas, *Quibdó. Investigación y propuesta de reconstrucción de las zonas afectadas por el incendio*, Bogotá, Centro de Investigaciones Urbanas—Universidad Nacional—, Centro de Planificación y Urbanismo—Universidad de los Andes—, Ministerio de Obras Públicas—División Arquitectura—, diciembre de 1966.
- Molina, Luis Fernando: "De Cartago y Aburrá a Nóvita y Citará. Caminos al occidente", en *Caminos reales de Colombia*, Santafé de Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995.
- Mollien, Gaspar, *Viajes por la República de Colombia en 1823*, Bogotá, Ministerio de Educación de Colombia, Imprenta Nacional de Colombia, 1944.
- Monsalve, Diego, *Colombia cafetera. Información histórica, política, civil, administrativa, geográfica, demográfica, etnográfica, fiscal, económica, bancaria, postal, telegráfica, educacionista y de exportación de café de la República de Colombia*, Barcelona, diciembre de MCMXXVII.
- Moreno de Ángel, Pilar, *Antonio de la Torre y Miranda. Viajero y poblador siglo XVIII*, Santafé de Bogotá, Editorial Planeta, 1993.
- Moro, Tomás, *Utopía. Historia del pensamiento*, Barcelona, Editorial Orbis, 1984.
- Ortega Ricaurte, Enrique, *Historia documental del Chocó*, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Publicaciones del departamento de Biblioteca y Archivos Nacionales, vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV.
- Obregón, Mauricio, "Colombia y las alternativas interoceánicas", en *Colombia Pacífico*, Santafé de Bogotá, t. II, Proyecto Biopacífico-Fondo para la Protección del Medio Ambiente José Celestino Mutis, FEN Colombia, 1993.
- Ossa, Peregrino, "Acandí", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia (Academia de Ciencias Geográficas)*, Bogotá, vol. XVII, núms. 63-64, 3o. y 4o. trimestres de 1959.
- Ossa, Peregrino, "Anotaciones sobre el Chocó", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, vol. XX, núms. 73, 74, 75 y 76, 1o. y 2o. trimestres de 1962.
- Pérez Arbeláez, Enrique, *Recursos Naturales de Colombia*, Bogotá, Instituto Geográfico de Colombia "Agustín Codazzi", segunda edición, Talleres Gráficos del Banco de la República, 1964.
- Pérez Preciado, Alfonso, "Los estudios geográficos en Colombia", en *Gran Enciclopedia de Colombia*, Santafé de Bogotá, Círculo de Lectores, t. 3, 1991-1992.
- 
- Pérez, Santiago, "Retrato de viaje", en revista Senderos, Bogotá, publicación semestral de la Biblioteca Nacional, vol. V, núms. 25 y 26, agosto de 1993.
- Posada, Eduardo, *Cartas de Caldas*, Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, vol. XV, Imprenta Nacional, 1917.
- Posada, Eduardo, "Cartografía colombiana", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, Bogotá, vol. VII, núm. 1, julio de 1941.
- Poveda Ramos, Gabriel, "Codazzi y la Comisión Corográfica", en *Revista Universidad Nacional de Colombia*, Sede Medellín, Medellín, Revista de Extensión Cultural, núms. 24/25, septiembre de 1988.
- Prefecto Apostólico del Chocó, *Bodas de plata misionales de la Congregación*

Hijos del Inmaculado Corazón de María en el Chocó 1909-1934, Manizales, Tipografía Manizales, 1934.

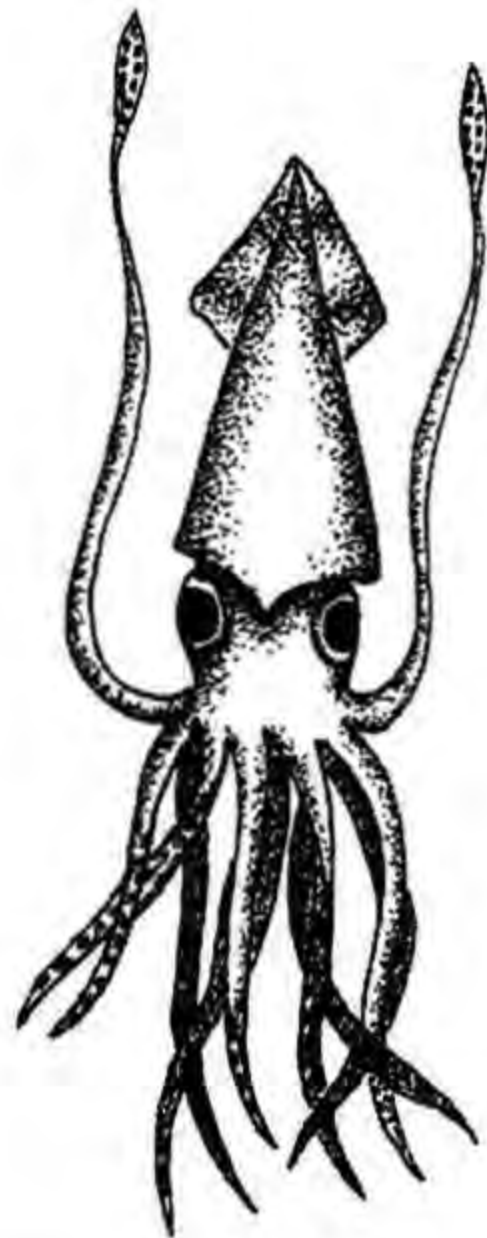
Rama, Ángel, *La ciudad letrada*, Hannóver, Ediciones del Norte, primera edición, 1984.

Ramírez, Jesús Emilio, "Proyecto del canal interoceánico Atrato-Truandó (Colombia) a nivel del mar", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, Bogotá, vol. XXV, núms. 95-96, 3o. y 4o. trimestres, 1947.

Rebolledo, Álvaro, *El Canal de Panamá. Reseña histórico política de la comunicación interoceánica, con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia*, Cali, Biblioteca de la Universidad del Valle, 1957.

Reclus, Eliseo, *Colombia*, Bogotá, Editorial Incunables, 1983.

Romoli, Kathleen, "El Alto Chocó en el siglo XVI", en *Revista Colombiana de Antropología*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología, vol. XIX, 1975.

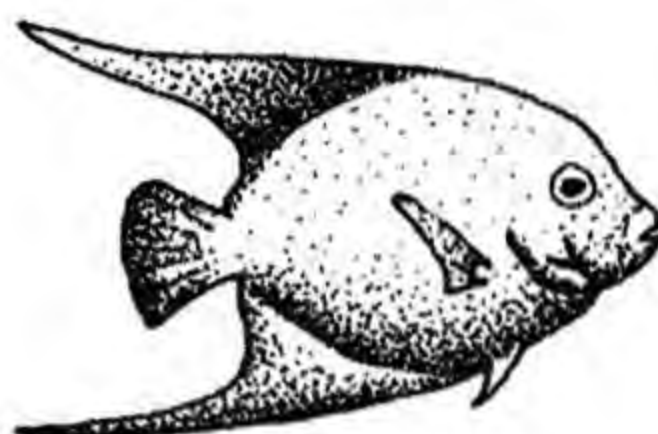


Romoli, Kathleen, *Vasco Núñez de Balboa. Descubridor del Pacífico*, Madrid, Espasa-Calpe, 1955.

Safray, Charles, *Viaje a Nueva Granada*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1948.

Salge Mosquera, Manuel, en *Quibdó 300 años. Capital cultural del Pacífico*, Quibdó, Imprenta Nacional, septiembre de 1991.

Sánchez, Edgar Toro, *Memorias de Julián Uribe Uribe*, Bogotá, Colección Bibliográfica Banco de la República, Historia de Colombia, 1994.



Tamayo, Jorge, "Las gentes del Chocó", en *Colombia Pacífico*, Santafé de Bogotá, t. II, Proyecto Biopacífico-Fondo para la Protección del Medio Ambiente José Celestino Mutis, FEN Colombia, 1993.

Ungar, Hans, "Humboldt, Goethe y el Canal de Panamá", en *Lecturas Dominicales*, Periódico El Tiempo, Bogotá, 11 de septiembre de 1977.

Uribe Ángel, Manuel, *Geografía General del Estado de Antioquia en Colombia*, Medellín, segunda edición, Colección Autores Antioqueños, vol. 11, 1985.

Uribe de H., María Teresa, *Urabá ¿Región o territorio? Un análisis del contexto de la política, la historia y la etnicidad*, Medellín, Corpourabá-Iner-Universidad de Antioquia, marzo de 1992.

Uribe Hermocillo, Julio César, *El Chocó. Una historia permanente de conquista, colonización y conquista*, Quibdó, Gráficas La Aurora, Diócesis de Quibdó, noviembre de 1992.

Valois Arce, Daniel, *Departamento del Chocó*, Medellín, Tipografía Industrial, 1945.

Valois Arce, Daniel, *Canal del Atrato*, Medellín, Editorial Lealon, 1981.

Vargas, Patricia, *Los embera y los cunas: impacto y reacción ante la ocupación española. Siglos XVI y XVII*, Bogotá, CEREC/Instituto Colombiano de Antropología, febrero de 1993.

Vergara y Velasco, Francisco Javier, *Atlas completo de geografía colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906.

Velásquez M., Rogerio, *El Chocó en la independencia de Colombia*, Bogotá, Colección Síntesis, Editorial Hispana, 1965.

Velásquez M., Rogerio, *Voces geográficas del Chocó estudiadas en la historia y en la toponimia americana*, Medellín, Editorial Lealon, 1981.

West, Robert, *La minería de aluvión en Colombia durante el período colonial*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1972.

White, Juan Enrique, *Canal de Napipí*, Medellín, Imprenta Oficial, 1917.

Zúñiga, Gonzalo, "Canal interoceánico y la cordillera del Darién", en *Revista del Chocó*, Quibdó, vol. II, núm. 10, noviembre de 1929.

La cartografía del Chocó

Mapa 1. Mapa etnográfico del Chocó, dibujado por el exgobernador Melchior de Salazar en 1596. Papeles de Melchior de Salazar. A.G.I., Audiencia Santafé, Legajo 30, fols. 48 a 49, Mapas y Planos, Panamá 329, Sevilla, España.

El autor: Melchior de Salazar Tolentino, de origen hidalgo, estaba vecindado en Cartago. Conoció parte de los territorios del Chocó como soldado de Gómez Hernández en las expediciones de 1554 y 1557 por el territorio de los catíos, el bajo Atrato y el río León. Adicionalmente fue escribano de la expedición de Melchor Velázquez en 1573, cuando la fundación de Toro.

De Salazar era un experimentado funcionario cuando fue nombrado gobernador del Chocó en 1592. La gobernación sólo duró tres años por decisión tomada por el presidente de la Real Audiencia, Antonio González, a principios de 1595. Empezó una campaña con el fin de recobrar la gobernación perdida. Entre los documentos aportados por él en pos de sus objetivos estaba el Mapa etnográfico y una relación sobre el Chocó donde quería demostrar el potencial del Chocó como la calidad de Don Melchior¹.

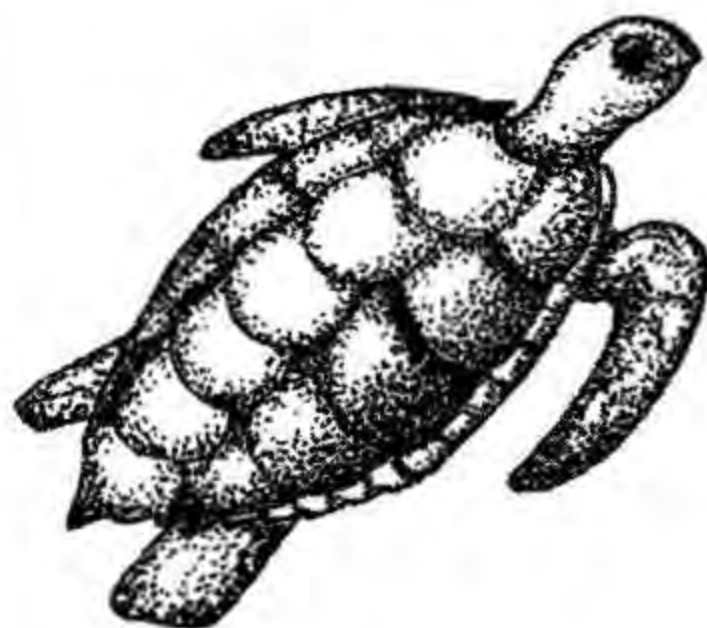
Al comienzo de la *Descripción de la tierra*, que complementa el mapa, hace una aclaración acerca de la mane-

ra como elaboró el mapa: "Lo que en declaración de este mapa puedo decir es lo primero que yo no soy cosmógrafo y así se a de recibir por obra de hombre rústico y que a apuro trabajo de ingenio y inquisición de nabegantes y bista mia y de otros españoles por tierra y relación de indios colegido lo que contiene la pintura"².

Está dentro de un amplio margen de referencia geográfico, por el interés de mostrar la localización de los territorios de la gobernación de Chocó, con respecto a lo dominado y conocido por los conquistadores en el "nuevo" continente.

Mapa 2. Mapa del Chocó, dibujado en 1610 y enviado al rey por el gobernador Sarmiento de Sotomayor. 31 x 41 cm. Mapas y Planos. Panamá 29. Archivo General de Indias, Sevilla.

El autor fue el gobernador de Popayán Francisco Sarmiento de Sotomayor, enviando el mapa con una carta fechada en Cali el 14 de abril de 1610³.



Éste es un mapa más detallado y específico, lo contrario al mapa de Melchior de Salazar, que se centró en las áreas conquistadas más allá de la frontera urbana configurada sobre el eje del río Cauca. El área geográfica dibujada corresponde al alto Chocó, con dos bases militares de avanzada: Toro y Anserma. Por ello el autor es minucioso en señalar los ríos donde se hacía explotación aurífera, que se concentraba en los tributarios de una cuenca llamada ríos de Oro, entre los que estaban el Ingara, Tamaná, Nóvita, Chocó, Platina, Lozas, Pantoja, entre otros.

Más allá de esta región se presentan otras, pero de manera muy general. Así

la cuenca del denominado río Dorado, es el asiento de los citarabiraes, el valle de Baeza tiene en sus cabeceras el mítico pueblo de Dabaibe y más lejano el río Darién, desaguando al golfo de Acla en el mar Ocean, mientras en sus cabeceras está Timaná.

Mapa 3. Mapa de la zona comprendida entre la costa y el Atrato hasta Quibdó y la localización de los indios cunacunas. 31 x 42 cm. A-347-1759. A.G.N., Colonia "Caciques e indios", t. 58, fol. 559. Mapoteca núm. 4 (103 A. VC. 139), Santafé de Bogotá (Colombia).

Corresponde al expediente sobre la población de los cunacunas como parte de la política virreinal en el siglo XVIII, el cual fue enviado en el informe del gobernador del Chocó Francisco Martínez el 6 de febrero de 1759.

Costa de Portovelo

El río Attratto corre del sur al norte, y bajando de la provincia del Zittará, queda esta costa de Portovelo a la mano izquierda, y esta es una cordillera de donde bajan varios ríos a desaguar en el de Attratto y junto a estos ríos, que ban figurados, y nombrados, por sus nombres están situados los pueblos de los cunacunas, y ban figurando con esta señal O y numero correspondiente segun aparece en la targetta.

Cordillera de la Costa de Portovelo Costa de Cartagena

Río que desemboca en el Golfo del Darién y están al lado de la costa de Cartagena, que ban figurando, y con sus nombres, y los de los varios pueblos de los cunacunas que están situados a las caveceras de dichos ríos con esta señal O y sus números como se vee en la targetta y todos están a la derecha bajando el Golfo acia la mar

En la Tarja, en forma de granada aparecen indicados los siguientes pueblos:

Pueblos de los indios cunacunas

Pueblo de Carica	numero 1
Pueblo de Humaquia	numero 2
Pueblo de Arquía	numero 3
Pueblo de Tiquere	numero 4
Pueblo de Tarena	numero 5
Pueblo de Acandia	numero 6
Pueblo de Cayman	numero 7
Pueblo de la Banana	numero 8
Pueblo de Truxy	numero 9
Pueblo de Cué	numero 10
Pueblo de Carepa	numero 11

Mapa 4. Mapa de la Provincia del Chocó y parte meridional de Panamá, con las fundaciones hechas en Cupica. 38 x 48 cm. A-28-1783. Colonia. "Aduanas", t. 2, fol. 617. 1783. Mapoteca núm. 4. A.G.N., Santafé de Bogotá (Colombia) (136 A. VC. 226).

"Corresponde al expediente sobre la exacción de reales derechos que deben exigirse a los géneros y frutos que se introduzcan por el puerto de Cupica, inserto en una carta de 1 de febrero de 1783, dirigida al virrey sobre la carencia de cura en Beté"⁴.

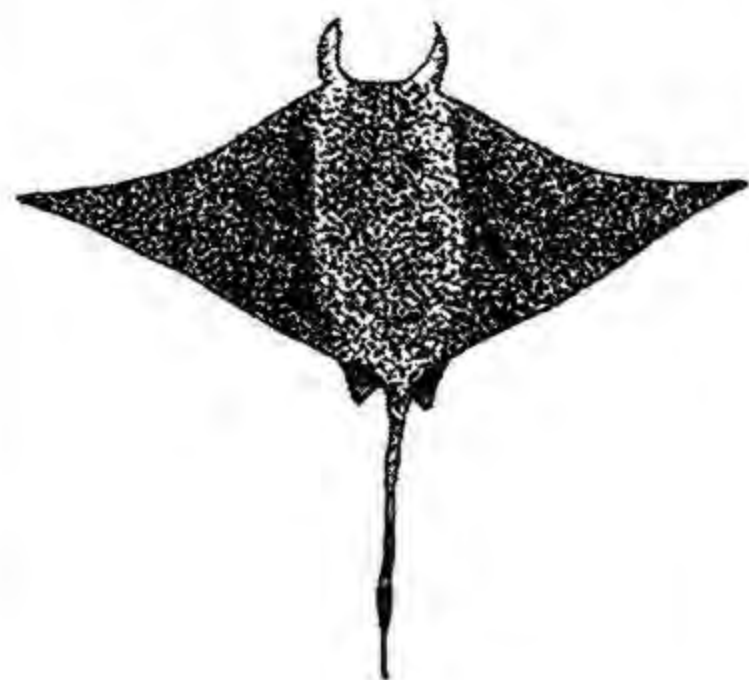
Leyenda parte izquierda inferior

MAR DEL NORTE en que está explicado todo lo convenido en lo figurado con la explicación de solo los ríos demás agua ques estos y los ocupados por los mineros están en el río Atrato acienden a mas de sesenta: No. 1 Río Atrato, No. 2 Alquilla, ocupado por indios rebeldes, No. 3, Cacarcá, No. 4 Quiparandó, No. 5 Terremiguaridó, No. 6 Río Sucio, No. 7 Pueblo Pabarandó, No. 8 Domingodó, No. 9 Casa de Vigía que mantiene el rey, nueve hombres, No. 10 Jiguamiandó, No. 11 Murindó, No. 12 Opogadó, No. 13 Baxe, No. 14 Napipí, No. 15 Isla de Montaña, No. 16 Pueblo de Murri, No. 17 Boxallá, No. 18 Pacurucindó, No. 19 Tagachí, No. 20 Buey, No. 21 Bebará, No. 22 Pueblo de Beté, No. 23 Río de Beté, No. 24 Neguá, No. 25 Pueblo de Quibdó, No. 26 Quito, No. 27 Kaví, No. 28 Tanando, No. 29 Andagra, No. 30 Pueblo de Lloró - Lo que no va figurando de ríos en esta costa son de poblaciones, de indios rebeldes que confina asta el palenque de negros de la parte de Portovello, el n° de quebradas que tienen los otros, son 53; y se entienden por el lado derecho poniéndose a la boca de los ríos de Atrato y por la izquierda la parte de esta asta el desemboque del río de la provincia de Lorica de la pte de Cartaxena con el n° de 29 quebradas.

MAR DEL SUR. No. 1 Río de Bas, No. 2 Bahía de San Antonio, No. 3 Bahía de San Francisco, No. 4 Puerto, No. 5 Puerto Quemao, No. 6 Bahía de Cupica, No. 7 La travesía de tierra para pasar de Norte a Sur, No. 8 El Pueblo Nuevo que esta asiendo con el nombre de Cupica con dos ríos de agua dulce con los nombres el mayor del mismo

pueblo el otro con el de Casique, No. 9 Mono Quemao, No. 10 Río Juradó y Cocal, No. 11 Jagué, No. 12 Puerto de Piña, No. 13 Quebrada de Mutatá, No. 14 Punta de Garachine, No. 15 Hacienda de platanos y cacao de don Pedro Guillén, No. 16 Quebrada de Sanbú, No. 17 Hacienda de Patiño, No. 18 Isla de Sedio, No. 19 Fuerte de Bocachica, No. 20 Seteganti, No. 21 Pueblo de Chepigana, No. 22 Río de la Marca, No. 23 Barvba, No. 24 Pueblo de Santa María, No. 25 Moli... [ilegible], No. 26 Pinogana, No. 27 Cana, No. 28 Tichicchi, No. 29 Yaviza, No. 30 Río principal del Darién, No. 31 Sabana, No. 32 Tucunati, No. 33 Río Congo, No. 34 Chimaro, No. 35 Chepo, No. 36 Chepillo, No. 37 Plaza de Panamá.

Mapa 5. Correos. Nuevo curso desde Santafé a Popayán, 1774. 30 x 21 cm. A.G.N., Colonia "Correos del Cauca", t. 2, fol. 711. Santafé de Bogotá, Mapoteca 4, 539 A.



"Prepárese bien en la brevedad mayor el camino de Quindío, y en su mayor población, como la grandísima buelta que dan los correspondientes, desde Cartago a Popayán, de Popayán a Santafé de Santafé a Honda", dice el texto en la parte lateral izquierda del mapa. Es un buen indicador no sólo de la ruta de correos, sino de los caminos seguidos y de la manera como la provincia del Chocó era integrada al sistema colonial con Nóvita como centro principal y Quibdó en el extremo del mismo.

Mapa 6. Mapa del Chocó, con los accidentes geográficos, poblaciones, caminos y lugares de los indios; delineado por Gabriel Ambrosio de la Roche.

Escala: 1:250.000. 51 x 36 cm. Meridiano de la isla de Hierro. A.G.N., República "Secretaría de Guerra y Marina", t. 150, fol. 887. 1804. Mapoteca 4 (137 A. VC. 336), Santafé de Bogotá (Colombia). En la Biblioteca Luis Ángel Arango —Libros Raros y Manuscritos— está una copia hológrafa realizada por Erasmo de la Roche. La copia hológrafa fue enviada con una carta por parte de Gabriel A. de la Roche a Rafael Urdaneta el 4 de enero de 1830, para recomendar a su hijo como ayudante de ingeniero⁵.

El plano muestra la costa que va desde la isla de Manzas hasta la isla de Gorgona (La Grande, océano Pacífico o Mar del Sur). Se indica una serie de caminos importantes del Chocó en la época, como el del Chamí, que llega de Anserma a un sitio llamado en el plano *Puerto*, sobre el río Andágueda, para luego continuar a Citará, como aún se denominaba a Quibdó.

Otro camino es el que baja por el río Ingará, a llegar a Juntas y después a Nóvita —no por el río Tamaná, sino por camino también—, sigue a San Agustín pasando por el río Cajón y por el Negro. Este camino sigue para tramontar la cordillera, nuevamente por la quebrada Caramanta, afluente del río Garrapatas.

También hay un camino que va a Cali, que se bifurca en el río Dagua. Uno va por este río hasta llegar a las Juntas y otro por el San Juan, un afluente del río Andagoya. En ambos casos el camino sigue uniendo afluentes, mediante cortos trayectos terrestres, hasta llegar a La Loma y Guaycamán. Este sistema se emplea para generar una intrincada red de comunicación entre innumerables vías fluviales.

Se señalan otros caminos, como el de Cupica al río Napipí o el de Bebará que conduce a Urrao. Hay indicados caseríos importantes: Baudó, Noanamá, Tadó, San Pedro, Pabarandó (sic), Murri y Beté, aparte de Nóvita o Citará.

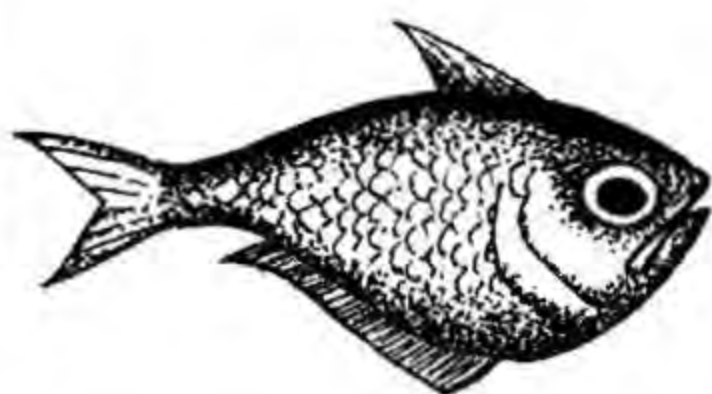
Mapa 7. Borrador de cartela para el mapa corográfico del Chocó, manuscrito de Agustín Codazzi. Seguramente para el croquis "mapa polícromo de la región del Chocó", del cual hay referencia, pero no aparece en los manuscritos. Original de la Biblioteca Na-

zionale de Turín (Italia), legajo S III 22 [1]: A. Codazzi, Nueva Granada, II, fol. 97. Reproducción tomada de la copia en la Biblioteca Nacional, Santafé de Bogotá.

Mapa 8. Mapa manuscrito de Agustín Codazzi en el que incluye la parte central del Chocó, especialmente hacia el Medio y Alto Atrato. 21,5 x 31,5 cm. Original de la Biblioteca Nazionale de Turín (Italia), legajo S III 22 [1]: A. Codazzi, Nueva Granada, II, fol. 68. Reproducción tomada de la copia en la Biblioteca Nacional, Santafé de Bogotá. Incluye toda la región comprendida entre el río Tauchigadó al norte y el río Tatamá al sur. Al occidente los farallones de Citará y al oriente el río Atrato. Están los pueblos de Quibdó, Lloró, Chamí y Tadó. Se señalan los afluentes del río Atrato y los principales accidentes geográficos como los farallones, los cerros de Paramillo y Caramanta y el Istmo de San Pablo entre otros. Además el camino del Chamí y principalmente el que de Quibdó conducía a Bebará y Bebaramá, para luego seguir a Urrao en Antioquia, pero saliendo por Neguá.

Mapa 9. *Perspectiva ideal para comprender las alturas de los principales cerros de la provincia con la de los pueblos que corresponden con su*, referidos al nivel del mar. Mapa manuscrito de Agustín Codazzi. 21,5 x 31,5 cm. Original de la Biblioteca Nazionale de Turín (Italia), legajo S III 22 [1]: A. Codazzi, Nueva Granada, II, fol. 68. Reproducción tomada de la copia en la Biblioteca Nacional, Santafé de Bogotá. Igual que hizo para otras provincias, Codazzi realizó para la provincia del Chocó una perspectiva ideal en donde analizaba y confrontaba las alturas de los diferentes cerros o alturas importantes y ubicaba a las poblaciones. En estas perspectivas no se sigue con rigor la realidad geográfica sino que se compone el esquema para hacer análisis comparativos. En esta caso aparece Quibdó en el centro junto con Bebará, como eje de composición. A la derecha después del "Ismo" (sic) de Cupica, están los pueblos de Baudó, Sipí, Noanamá, Nóvita y Tadó. A la izquierda, después del "Ismo" (sic) del Baudó,

están Tebada, Lloró y Murindó. Dando cuenta de todas las poblaciones existentes en el Chocó a mediados del siglo XIX, que estaban agrupadas en los cantones del San Juan y del Atrato con capitales en Nóvita y Quibdó, respectivamente.



Como telón de fondo están los principales accidentes montañosos, que de izquierda a derecha son: cerro La Horqueta (2.850 m.s.n.m.), cerro Platiado (2.980 m.s.n.m.), farallones de Citará (3.300 m.s.n.m.), La Quiebra (2.100 m.s.n.m.), cerro Tatamá (3.000 m.s.n.m.), y por último el cerro Camamanta (3.100 m.s.n.m.).

Mapa 10. Carta topográfica local del terreno comprendido entre el puerto de Turbo en el golfo de Urabá, y en la latitud 8 grados, 10 minutos y 12 segundos norte y de longitud 76 grados, 36 minutos oeste. Calculado y dibujado por Martín Nugent, ingeniero civil, en 1846. 86 x 136 cm. Escala en leguas. Mapa manuscrito en colores, físico, con las poblaciones, territorio de los indios, y camino seguido por el autor. 1846. A.G.N., Mapoteca núm. 6, Santafé de Bogotá (Colombia) (32. VC. 491).

Tiene el mapa las siguientes anotaciones:

Nota: El terreno comprendido entre el puerto de Turbo y la ciudad de Antioquia está dibujado en este plano por su actual superficie a nivel, reduciendo las elevaciones y depresiones del terreno a un plan horizontal. Por cuya causa se ha aumentado la distancia en realidad, diferente a las observaciones tomadas por elevación y por este motivo se titula carta local.

Referencias

- Representa linderos de los indígenas de Cañasgordas
- ~~~~~ Representa el camino en lo cual hemos bajado a Mutatá y vuelta al río Sucio marigama

----- Representa el camino y en donde debe hacerla, por la mayor firmeza del terreno y reducción de puentes.

Mapa 11. Croquis de la región entre la cordillera Occidental y el río Atrato, que comprende el camino de privilegio y los límites de Antioquia con el Chocó. A.G.N., Mapoteca 2 (1065), Santafé de Bogotá (Colombia). Este plano no tiene fecha precisa, sólo se indica que es del siglo XIX. Aparte de mostrar los caminos, es un buen ejemplo de la definición particular de límites entre los dos departamentos, en este caso pidiendo la restitución de los límites (como dice en el plano: "límites que pedimos se restablezcan [si no es posible conseguir esta línea de demarcación por el río de Bebaramá hasta el plateado]") antiguos de la provincia, e incluso más allá, hasta el río Bebaramá, con el fin de que el camino de Urrao quedara dentro del territorio antioqueño. Es una expresión a pequeña escala de la lucha entre Antioquia y el Cauca por los territorios pertenecientes a la provincia del Chocó.

Mapa 12. Mapa del territorio de la intendencia del Chocó "En donde se encuentran yacimientos de platino y oro". 52 x 62 cm, escala 1:1.408.000. Litografía Nacional (Bogotá), 1907. Biblioteca Luis Ángel Arango, sección Libros Raros y Manuscritos (C 10062).

Convenciones:

- Zona platinífera
- Zona aurífera

Se indican, aparte de las zonas platiníferas y auríferas, los ríos en donde se encuentra platino: Murri, Bebará, Bebaramá, Nemotá, Neguá, Ichó, Tutunendo, Troje, Cabí, Atrato, Capá, Andágueda, Quito, Cértegui, San Pablo, Cajón, Sipí, Taridó, Munguidó y Baudó. Es un mapa producto de las expectativas del momento, que se centraban en la explotación minera, con la lucha entre inversionistas extranjeros y colombianos por apoderarse de ella.

Mapa 13. Mapa de "La región del platino (paginas notables de los Andes). El Chocó parte central". 18 x 24,8 cm, escala 1:400.000. En Francisco Javier Vergara y Velasco, *Atlas completo de*

geografía colombiana, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. El dibujo es de Vergara y Velasco, en tanto el grabado es de Antonio María Madera. En él se incluye toda la zona de influencia, como su nombre lo indica, de las zonas potenciales de producción platinífera que se extendía desde Quibdó, un simple punto de referencia al este hasta la cordillera que allí se llama del Chocó, es decir la cordillera Occidental. Al sur desde el río Sipí y al norte hasta las cabeceras del Andágueda, en el que están Lloró, Condoto y Sipí. Presenta una coordenada, donde sólo aparece descrita la latitud 5° L. N.

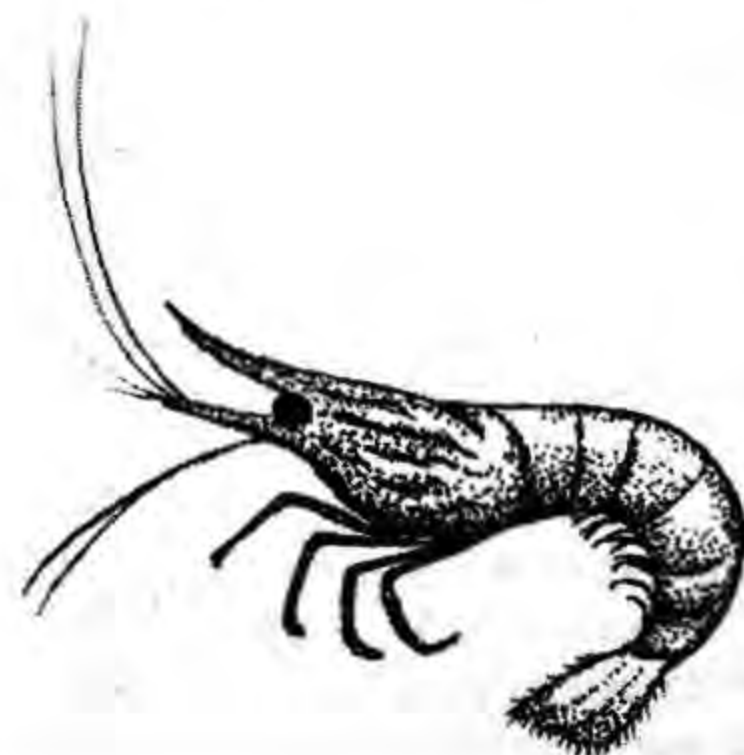
Mapa 14. Plano que muestra las salinas de Cacique, Bahía Cupica y los trabajos ejecutados por Armenta & Co. en 1907 y 1908. 19 x 10,7 cm. Revista de Colombia, núm. 5, Bogotá, volumen del Centenario, Imprenta de J. Casis, 30 de junio de 1910, pág. 151.

C. C.- Secciones destinadas a la concentración del aguasal.

R. R.- Receptáculos de cristalización.

P. P.- Pantanos desecados para formar receptáculos de concentración.

"Plano donde se ven los esfuerzos hechos de 1907 y 1908 por los señores Armenta & compañía para fundar en la bahía de Cupica una salina marítima que redima a Colombia del tributo de sal, que le paga a Perú. Otro tributo más humillante de nuestra desaplicación industrial es el que se paga en el ferrocarril de Panamá para transportar al Pacífico el producto de las salinas marítimas del Atlántico. El tercero y más grande de los beneficios del establecimiento de esa salina es la nacionalización de la costa, que hoy está a merced de las influencias panameñas".



La Bahía Cupica fue escenario de colonización desde finales del siglo XVIII, como se comprueba en el plano de 1783 *Mapa de la Provincia del Chocó y parte meridional de Panamá, con las fundaciones hechas en Cupica* (núm. 4), en el cual se precisa "El Pueblo Nuevo que esta asiendo con el nombre de Cupica con dos ríos de agua dulce con los nombres el mayor del mismo pueblo el otro con el de Casique". Con el interés despertado por las posibilidades de canales interoceánicos muchos fueron los proyectos planteados en Panamá como en el Chocó, tanto de canales como económicos, asociados o independientes a éstos. Uno de los promotores de estos proyectos fue el ingeniero Antonio Luis Armenta, quien planteaba el canal de Bahía de Cupica al Atrato por el Chocó. En la Bahía adelantó un proyecto de salinas mientras promovía el del canal, aunque fracasó en ambos propósitos, fue uno de los promotores del proceso de colonización hacia esta región. El plano, dibujado por P. C. Manrique, es un claro testimonio de ello a través de la compañía Armenta & Co, que aparte del interés económico planteaba un espíritu nacionalista, en una época en donde todavía la cuestión panameña exaltaba esos sentimientos, como se aprecia en la nota al pie del mapa.

Mapa 15. *Distrito de Acandí y limite oriental de Panamá construida de orden del Gobierno por Rodolfo Castro Baldrich*, diciembre de 1909, 18 x 22,5 (dimensión recortada). Escala 1:800.000. Redujo de 1:185.185 y dibujó F. J. Vergara y Velasco. En Justiniano Jaramillo, *En el Darién. Informe de una expedición ordenada por el Ministerio de Guerra*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1910. Es un mapa que, si bien señala la frontera con Panamá, centra el interés en la costa caribe chocoana, la cual describe minuciosamente e incluye en el interior los caminos trazados por los colonos y sus diferentes puntos de asentamiento. Incluye el fantasmal puerto Fernández Madrid en el río La Miel. Dibujado por Rodolfo Castro Baldrich, es el único que testimonia la actividad cartográfica de este ingeniero empírico, pero de gran actividad en las obras intendenciales de los

primeros decenios del siglo XX. Como este mapa existen otros, de diferentes autores, producidos en esta primera mitad del siglo, que sumados dieron valiosa información de regiones específicas, para ir conociendo el territorio y construyendo el mapa completo, labor que se va a culminar finalizando la primera mitad del siglo.

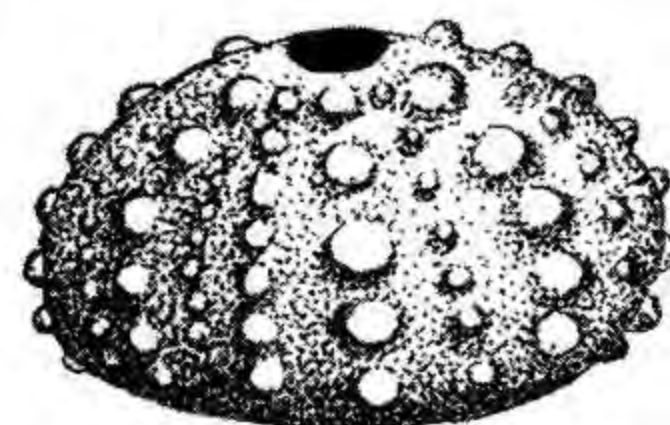
Mapa 16. *Carta Geográfica de la Intendencia del Chocó*, Ministerio de Relaciones Exteriores, Oficina de Longitudes, Bogotá, Editor Instituto Geográfico de Kümmerly & Frey, Berna, 1928. Escala 1:500.000. 108 x 57 cm. Biblioteca Luis Ángel Arango, mapoteca C 10123. Es el primer mapa político oficial, aunque los límites siguen sin definirse, específicamente con el departamento de Antioquia, dejándolos indeterminados. La información es limitada, aunque destaca las cordilleras dibujando el relieve.

Existe otro mapa, del mismo año y de la misma Oficina de Longitudes e impreso también por la compañía suiza (en blanco y negro, 58 x 49 cm, escala 1:500.000), con mayor información, en donde localiza los pueblos colonizados en el norte del Chocó y especialmente el camino Titumate-Cutí-Cuqué-Arquí-río Cacarica, llegando hasta la ciénaga de Perancho y una derivación de Arquía hasta Sautatá, el sitio de mayor importancia económica. Este mapa tiene la incorrección de llamarse *Carta Geográfica del Departamento del Chocó*, cuando en la época era una intendencia.

Mapa 17. *Mapa de la Prefectura Apostólica del Chocó, delineado por los Hijos del Inmaculado Corazón de María*. Escala 1:500.000. En Cristóbal Fernández C.M.F., *Compendio histórico de la Congregación de los Hijos del Inmaculado Corazón de María*, Madrid, vol. II, Editorial Colculsa, 1967, pág. 681. Este mapa, que no tiene fecha, es producido a principios del decenio del veinte y debe ser obra del padre Francisco Onetti, el cartógrafo de la comunidad, como culminación de mapas parciales de diferentes regiones que ya había levantado después de sus excursiones apostólicas: Chamí, Andágueda y el Pacífico. No

hay una definición del territorio chocoano, pues el interés se centraba en los límites de las prefecturas del Chocó y de Urabá —que incorporaba parte de los territorios chocoanos y creada en 1918—. La indefinición de los límites obligó al levantamiento de mapas y un cruce de correspondencia en el decenio del veinte, para dirimir las diferencias. Aparte del valor específico que tenía para la comunidad claretiana, es otro de los mapas que van construyendo la totalidad cartográfica del Chocó.

Mapa 18. *Mapa de la región del Chocó, que manifiesta la localización de algunas poblaciones, de los ríos principales y de las rutas interoceánicas*, 1935. 15,5 x 22,3 cm. En Jorge Álvarez Lleras, "El Chocó. Relaciones de viaje referentes a esta región colombiana", Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, núm. II, año II, noviembre de 1935, pág. 209. Álvarez Lleras destaca, como el nombre del mapa lo indica, los principales centros urbanos y primordialmente las propuestas de canales interoceánicos, haciendo resaltar los del Truandó y Napipí, ya que fue uno de los estudiosos del tema y gran promotor en la primera mitad del siglo. A pesar de haber estado en la región, de escribir sobre ella y destacar la "orografía", el mapa no refleja el conocimiento sobre ella, todavía hay vacíos, faltan mayores precisiones y carece de los límites.



Mapa 19. *Intendencia Nacional del Chocó*, 1942. 19 x 34,5. En Jorge Mendoza Nieto, *Geografía ilustrada del Chocó*, Bogotá, Estado Mayor General de las Fuerzas Militares, Biblioteca del Oficial vol. 13, sección Imprenta y Publicaciones, 1942, pág. 23. Es un año anterior a la cartografía de la *Geografía económica de Colombia*.

Tiene un énfasis en la hidrografía, la cual describe con minuciosidad, a pesar de las dimensiones y la escala del mapa. Su importancia estriba en que es el primer mapa, de los conocidos, que define los límites del Chocó, enfatizados en la convención.

Mapa 20. Mapa de la división política administrativa del Chocó, dibujado por José D. Ruiz. 23 x 44 cm. En la *Geografía económica de Colombia*, t. VI, Chocó, Bogotá, Contraloría General de la República, 1943. Es el primer mapa que incluye los límites, tanto de la intendencia con los departamentos limítrofes, como la de las doce divisiones municipales de que se componía en el decenio del cuarenta. Fuera de las cabeceras municipales, da cuenta de gran número de corregimientos, caseríos y sitios poblados. Con este mapa tuvo que ver Eduardo Acevedo Latorre, quien será posteriormente responsable de varios Atlas de Colombia.

Mapa 21. Mapa vial del Chocó, Ministerio de Obras Públicas, Bogotá, Talleres Gráficos del Banco de la República, 1955. Escala 1:500.000. 85 x 117 cm. Localización: IGAC, Bogotá, código 15-30-1-014. Editado por orden del contraalmirante Rubén Darío Piedrahíta, ministro de Obras Públicas. Lo dirigió el ingeniero Pablo Emilio Cabrera B., miembro del Consejo Nacional de Vías de Comunicación. Los dibujos originales fueron realizados por el cartógrafo Julio E. Caldas M., del Instituto Geográfico Agustín Codazzi. La información allí consignada es tomada del libro *Geografía económica de Colombia*, editado por la Contraloría General de la República en 1943, y cuyo tomo VI está dedicado al Chocó.

Contiene una advertencia:

"La parte vial de este mapa corresponde a la representación gráfica de los caminos del Chocó que aparecen en el primer inventario de vías que se ha levantado en el país. Tal inventario de vías se ha elaborado con criterio administrativo y por esa razón contiene detalles estorbosos para un turista o para un viajero. En los datos viales hay deficiencias, es casi seguro que se encuentran omisiones y errores, pero era necesario tener un principio de verdad

para llegar a lo cierto. Los defectos que se hagan constar serán corregidos en otra edición". Otra edición que nunca se llevó a cabo, como la gran mayoría de proyectos allí contenidos, lo que convierte este mapa en el testamento de las aspiraciones de las generaciones de la primera mitad y las esperanzas de los de la segunda mitad del presente siglo.

Mapa 22. Mapa del departamento del Chocó, *Atlas de Colombia*, Dirección de Eduardo Acevedo Latorre, Bogotá, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1967. 41 x 28 cm. Escala 1:50.000. Es una versión de mapas previos, que incluye la topografía del territorio del departamento del Chocó, y se puede decir que con él culmina y concreta la búsqueda de la forma del territorio con los elementos principales. Aunque en 1970 se elaboró otro plano fundamental que sirvió como base cartográfica de los mapas posteriores, en escala 1:500.000 y de 58,5 x 101 cm.

Mapa 23. Mapa del departamento del Chocó, 1985. 58,5 x 101 cm. Escala 1:500.000. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (código 15-01-1-027). Incluye un mapa de Quibdó de 1983, escala 1:10.000. Es la representación cartográfica más conocida del departamento, por ser el último publicado. Ha servido como base cartográfica para la realización de otros mapas de reciente ejecución.



Mapa 24. Mapa ecológico según la clasificación de formaciones vegetales del mundo de L. R. Holdridge, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Departamento Agrológico, 1962, escala 1:1.000.000, sector I. 104,5 x 78 cm. Aunque en el mapa aparecen Joseph A.

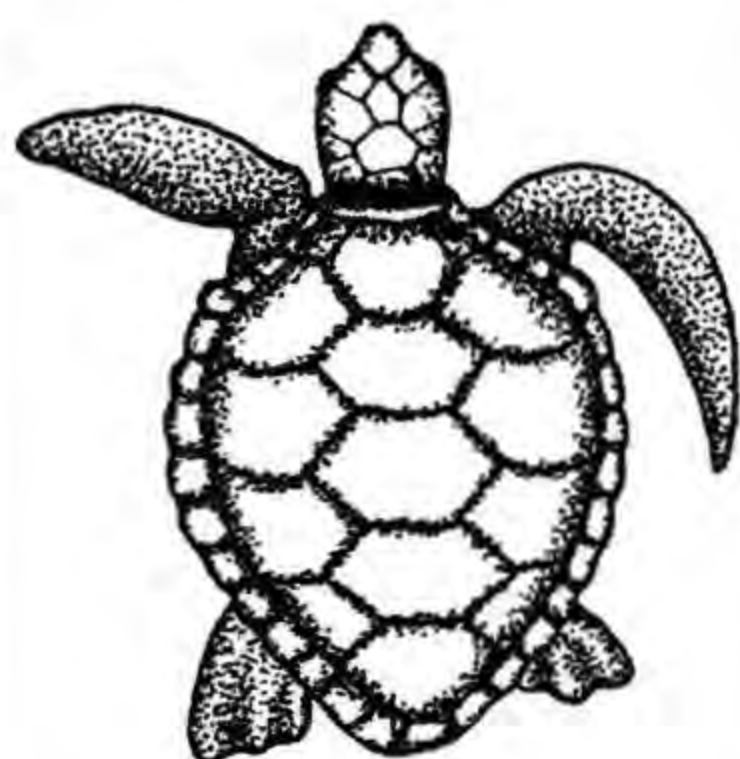
Tosi Jr., Elmo Montenegro M., y Luis Alfredo Espinal T., como los responsables del levantamiento, se debe sumar al profesor César Pérez. Este es el primer mapa en Colombia en donde se aplicó la clasificación de formaciones vegetales del profesor Holdridge, después de más de un año de reconocimiento por el país, incluido el Chocó.

Este mapa con grandes incongruencias geográficas, presenta además algunos errores subsanados en cartas posteriores. Su revisión tuvo como resultado el mapa ecológico de 1977 en donde la zona de vida subtropical que aquí aparece, desapareció para darle paso al premontano. Pero aparte de la revisión de las zonas de vida también es de gran importancia la revisión cartográfica, con una mejor base, aportada por el Dane y el Servicio Geodésico de los Estados Unidos (escala 1:500.000), y con el reconocimiento de campo, lo que permitió una mejor comprensión de la realidad geográfica. Entre los hechos destacados, para el caso específico del Chocó se destaca la Serranía del Baudó, que en este plano de 1962 sólo es una tímida insinuación, mientras que en el de 1977, ya aparece definida.

Mapa 25. Mapa comunitario de indígenas wuanana (comunidad papayo). Representa el área de influencia del cabildo mayor wuanana en el Bajo San Juan. Realizado en el Taller de Percepción Territorial, agosto de 1996, dentro del proyecto de Zonificación Ecológica de la Región Pacífica Colombiana (Ministerio del Medio Ambiente-Planeación Nacional-Instituto Geográfico Agustín Codazzi-Fonade).

Mapa 26. Plano que representa el golfo del Darién, según el original del señor Tomas Jefferis, geógrafo de S. M. Británica, 1775. 42 x 30 cm. A.G.N., A 356-1793, Colonia, "Poblaciones del Cauca", t. 2, fol. 323, Mapoteca 4 (140-A [VC. 280]). Este mapa, que está dominado por una rosa de los vientos, da cuenta de la costa Atlántica desde Cartagena hasta Nombre de Dios y el Pacífico desde arriba del golfo de San Miguel hasta Bahía Cupica. Indica la ruta para acceder al Atrato y de allí a posibles rutas interoceánicas como las de Napipí y San Miguel al Pacífico.

Mapa 27. Proyecto del capitán Antonio de la Torre y Miranda "sobre el establecimiento de quatro poblaciones desde Lorica al referido Golfo del Darién", 23 de julio de 1773. Archivo General de Indias, sección Santafé, núm. 956, carta 104. En él señala "las ciudades, villas, pueblos de naturales, sitios, casas fuertes y poblaciones nuevas con todas las que existen de los gentiles, los nuevos caminos que se han avierto para la mas fácil comunicación de ella, y los proyectados a las provincias inmediatas", según decía el mismo De la Torre y Miranda en el documento donde hizo envío del plano⁶.



En el documento hace la descripción de cómo realizar el poblamiento, que permitiría la continuidad del proceso de poblamiento realizado por el Capitán en años anteriores al sur de la Provincia de Cartagena. San Sebastián de Urabá, que se conservaba con el nombre de Pueblo Nuevo, era el primer lugar de fundación a orillas de Arroyo-hondo. Éste serviría de tránsito de otra fundación a orillas del río Damaquiel "más abajo de Tuariquí", a su vez ésta prestaría auxilio a las fundaciones a orillas del río Cayman y del Turbo. La propuesta de fundaciones seguían el principio de Casas fuertes utilizadas en la provincia de Panamá que "no son más que estacadas de el tronco de palma amarga que llaman Maquenque o Tonches". Se trasladarían para las cuatro fundaciones, cuatrocientas familias de las "sobrantes" del poblamiento de Lorica.

Con las fundaciones pensaba que se podría ocupar "sin recelo" toda la región entre los ríos Sinú y Atrato, con el fin de obtener estancias para "infinitos

frutos", pastoreo de ganado, pesca y carey en el golfo, explotación de minas ya conocidas, como las ubicadas a cinco o seis leguas del río Turbo, el aumento del comercio y la contención del tránsito ilícito. Esperando no encontrar oposición de los indios del otro lado del golfo, es decir, la parte actual del Chocó, y especialmente aprovechar que en ese momento se encontraba "la feliz coyuntura de estar sin amparo de los ingleses y franceses que han sostenido a los rebeldes indios"⁷.

En este plano aparece la provincia de Citará ubicada entre el mar del Sur y las cabeceras del río Domingodó. Entre el golfo del Darién y la provincia de Cartagena, donde plantea las fundaciones, están señaladas como "tierras desiertas".

Previamente había realizado otro plano, firmado en Corozal de Pileta el 13 de junio de 1778, en el que hace la "Delineación con que han establecido nuevas fundaciones", según dice el texto que acompaña el esquema urbanístico de las nuevas fundaciones, en una propuesta en cuadrícula rígidamente ortogonal, que se contrapone a lo que describe en el proyecto posterior.

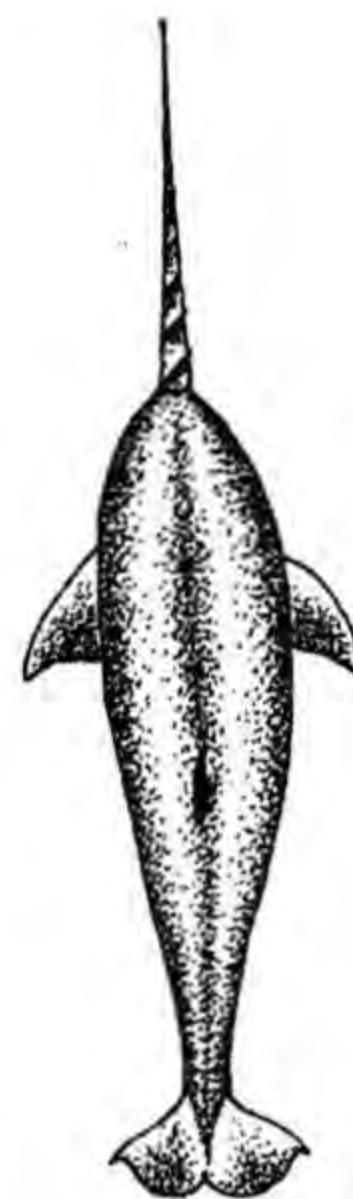
En este mapa hace una interesante distinción geográfica de las provincias del Darién y del Chocó, en donde ésta última es interior y mediterránea, sin ningún tipo de descripción geográfica, simplemente señalada por el perímetro y el río Atrato que entra en sus entrañas. En tanto el Darién, con el golfo incluido, es descrito parte a parte.

Las propuestas de Antonio de la Torre y Miranda, serían complementadas con la propuesta del gobernador de la Provincia del Darién, Andrés de Ariza, presentada el 28 de julio de 1782, con la que se pretendió someter y poblar todo el Darién.

Mapa 28. Mapa del Darién (fragmento). Realizado en tinta por Agustín Codazzi. 66,7 x 104 cm. Incluye el golfo de Urabá, el golfo de San Miguel en Panamá y parte del Pacífico. Original de la Biblioteca Nazionale de Turín (Italia), legajo S III 21 [4], fol. 93. Reproducción tomada de la copia en la Biblioteca Nacional, Santafé de Bogotá. Este es un fragmento del mapa, que elaboró Codazzi en su cuaderno de notas.

Mapa 29. Darién colombiano, 15 x 22 cm. Escala 1:312.500. Mapa núm. 9, en Enrique Pérez Arbeláez, *Recursos naturales de Colombia*, Bogotá, Instituto Geográfico de Colombia, Talleres Gráficos del Banco de la República, 1964, pág. 105. El mapa muestra exactamente el territorio que Pérez Arbeláez definía como Darién colombiano, desde el cabo Arboletes hasta el cabo Tiburón, repartido entre los departamentos de Antioquia y Chocó.

Mapa 30. Carta General, República de Colombia, Atrato-Truandó, departamento del Chocó, IGAC, 1964. 104 x 79 cm. Escala 1:100.000. Esta carta impresa corresponde a un estudio realizado en la franja del posible canal interoceánico. En este caso se aprecian los dos extremos de la franja. A la izquierda en la Costa del Pacífico y a la derecha la parte baja del río Atrato en la desembocadura sobre el golfo de Urabá y una parte de la costa chocoana.



Mapa 31. Mapa que demuestra la intermediación de Quibdó último Pueblo del Chocó con los Indios Barbaros nombrados cunacunas entre los que se hallan mezclados diferentes Naciones como son Ingleses, Franceses, &a. Sin fecha conocida, en el siglo XVIII. Mapas y Planos Panamá 151. A.G.I., Sevilla (España). En la parte inferior aparece la Advertencia Todas las pobla-

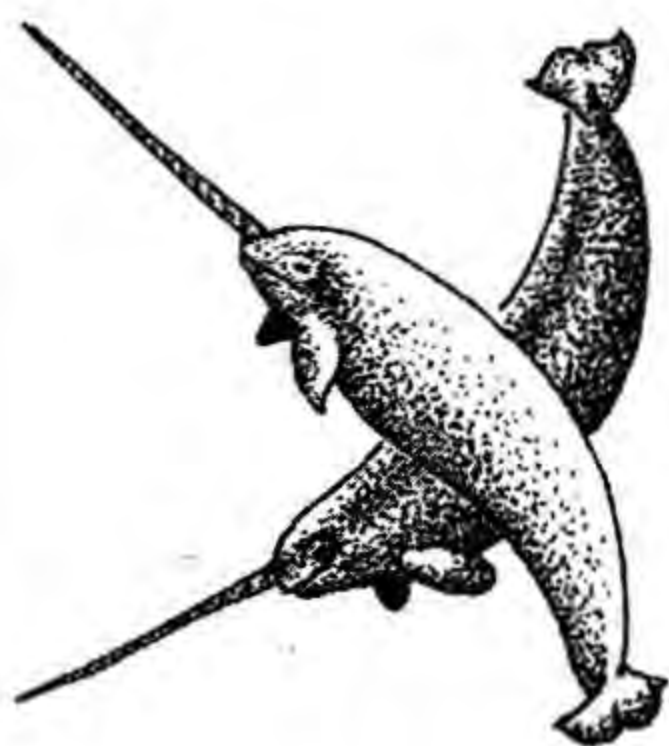
ciones toman el nombre del Río inmediato que las baña. En la desembocadura aparece una rosa de los vientos. Muestra una geografía simplificada del curso del río Atrato desde Quibdó hasta la desembocadura del golfo del Darién y distorsiona el golfo, mostrando el río Acandí tributando directamente en éste.

Mapa 32. *Curso del río Atrato. Plan de la Provincia de Zitará.* 22,5 x 45 cm. Autor anónimo. Croquis del río Atrato con sus afluentes, desde el sitio en donde está ubicado el pueblo de Lloró hasta su desembocadura en el mar, ejecutado por el autor del adjunto artículo en 1777.

Nota: Se publica este bosquejo de croquis más por su valor histórico geográfico que por su valor cartográfico propiamente dicho, como puede colegirse de manera fácil.

Impreso. Sin referencia de expediente en color sepia. A.G.N., Mapoteca núm. 5, Santafé de Bogotá (Colombia).

Como la nota lo indica, el valor cartográfico puede ser nulo, pero está lleno de una riqueza en cuanto a las referencias geográficas de pueblos, ríos y accidentes, que complementan el informe, también de enorme importancia documental. Son 138 referencias toponímicas, un inventario lingüístico y a la vez un completo cuadro de la geografía a lo largo del río desde Lloró, con sus principales poblaciones: Lloró, Quibdó, Beté, Murri, Bebará y San Antonio, a finales del siglo XVIII.



- 1 Q. Irachora
- 2 Mina San Francisco de Bagadó
- 3 Real de Minas de Santa Barbara
- 4 Río Andaguera

- 5 Q. Chagaratada
- 6 Pueblo Viejo
- 7 Q. Samurindó
- 8 Q. Tanando
- 9 Río Cabí
- 10 Negros esclavos
- 11 Q. Purré
- 12 Q. Pacurita
- 13 Real de minas y capilla
- 14 Río de Quibdó
- 15 Río de Pató
- 16 Q. San Pablo
- 17 Q. Sertegui
- 18 Minas de Luis Gutiérrez de Zelis
- 19 Pueblo San Francisco de Quibdó
- 20 Río de Munguidó
- 21 Riachuelo de Data
- 22 Q. de Indipurdú
- 23 Q. de Hugon
- 24 Reales de Minas Platina y Troxa
- 25 Q. Ipurduzito
- 26 Río de Neguá
- 27 Río de Ichó
- 28 Sembrados de Bruno Rodriguez
- 29 Casa de Suzana Caizaedo
- 30 Real de Minas de Santa Rita
- 31 Rancheria Lorenzo de la Carrera
- 32 Q. de Necoda
- 33 Casa herederos Miguel Velasco
- 34 Real de Minas Nta. Sra. la Pura
- 35 Real de San Joaquin
- 36 Q. de Nemotá
- 37 Nta. Sra de Chiq/rá. de Puné
- 38 Mina de Santa Barbara
- 39 Real de San Joseph
- 40 Riachuelo de Nauritá
- 41 Riachuelo de Curucuidó
- 42 Riachuelo de Payna
- 43 Caño de Payna o Santa Rosa
- 44 Río de Tangui
- 45 Riachuelo de Baudó
- 46 Caño de la sienaga de Puné
- 47 Río de Puné
- 48 Q. de Guayacan
- 49 Q. de Santa Barbara
- 50 Río de Beté
- 51 P. Nta. Sra. de Chiq/ra. de Beté
- 52 Riachuelo de Amé
- 53 Río de Bué
- 54 Río de Bebaramá
- 55 Caño de la sienaga Tauncingadó
- 56 Sienaga de Taucingandó
- 57 Q. del Carmen, R. de Minas.
- 58 Q. de Belén
- 59 R. de M. de San Joseph
- 60 Q. de Agua Clara
- 61 Q. San Miguel de Tauchigandó
- 62 Q. de Redondo
- 63 Antonia de Santisteban
- 64 R. de M. de San Gil y San Diego
- 65 María Rosalia de los Santos
- 66 Real de Santa Barbara
- 67 Río de Bevará
- 68 Sitio de Carrero o La Loma
- 69 Q. de Carrero
- 70 Sitio La Villa
- 71 Riachuelo de Chagadó
- 72 Pueblo San Antonio de Bevará
- 73 Q. de Carachichí
- 74 Brazo el Ingles
- 75 Río de Tagachí
- 76 Río de Arquía
- 77 Caño del riachuelo de Purrú
- 78 Río de Pucurucundó
- 79 Riachuelo de Gugandó
- 80 Río del Salado
- 81 Caño de Jerugamía
- 82 Riachuelo de Partadó
- 83 Río de Murri
- 84 Pueblo San Joseph de Murri
- 85 Río Boxaya
- 86 Caño de San Alexandro
- 87 Caño de la sienaga de Tadia
- 88 Caño de la sienaga de Papipí
- 89 Río de Napipí
- 90 Los Medios
- 91 Río de Torriquitadó
- 92 Caño del Tigre
- 93 Río de Opogodó
- 94 Caño de la sienaga de Montañó
- 95 Río de Murindó
- 96 Caño de Gramalote
- 97 Río de Jiguamiandó
- 98 Q. de Vrada
- 99 Q. Tamboral
- 100 R. de M. de Francisca de Borxa
- 101 Boca de Jarapetó
- 102 Caño de la sienaga de Limón
- 103 Caño de Curbaradó grande
- 104 Casa de Vigía San Nicola de C.
- 105 Caño de Curbaradó
- 106 Caño de Solorzano
- 107 Río Domingodó
- 108 Caño de la sienaga La Boba
- 109 Caño del río Tigre
- 110 Caño de Pedega grande
- 111 Caño de Pedega chiquito
- 112 Caño de la sienaga La Rica
- 113 Caño de la sienaga La Estancia
- 114 Río de Quiparadó
- 115 Río de Salaquí
- 116 Río Sucio
- 117 Pueblo de San Antonio
- 118 Riachuelo de Pabarandó
- 119 Caño de la sienaga la Hoda
- 120 Caño de la Robada

- 121 Caño de la sienaga el Guacuco
- 122 Caño de la Larga
- 123 Caño de Tumaradó grande
- 124 Caño de Tumaradozito
- 125 Río de Cacarica
- 126 La Loma de las Pulgas
- 127 Q. el Mutata
- 128 Río del Tigre
- 129 Río de Tarena
- 130 Río Chiquito
- 131 Río de San Blas
- 132 Q. de la Calidonia
- 133 Río de León
- 134 Río de Carepa
- 135 Riezito de Torbo
- 136 Riezito de Truxillo
- 137 Q. la Banana
- 138 Río de Cayman



Mapa 33. Plano del río Atrato por Antonio de la Torre y Miranda, 1778. A.G.I., Mapas y Planos, Panamá, núm. 202, Sevilla (España). A pesar de las limitaciones, De la Torre y Miranda alcanza a dimensionar las tres cuencas principales del Chocó: Atrato, San Juan y Baudó, demarcando la divisoria de aguas. Como el interés estaba centrado en la provincia de Citará y los posibles caminos, se alcanzan a percibir el camino del Sinú al río Sucio y de Antioquia al Atrato a través de Bebará y Bebaramá. Señala también los caminos del Atrato a Bahía Cupica por el Bojayá y el Napipí. Señala en el río San Juan la ruta de las embarcaciones hasta el sitio donde fondeaban los barcos.

Mapa 34. Plano del curso del río Atrato desde la Quebrada de Yrachorra donde nace hasta su boca en el golfo del Darién sacando rumbo, y distancia de orden del Sr. Virrey don Manuel de Flo-

res por el Capitán de Ingenieros don Juan Ximénez Donoso año de 1870. 28,5 x 136 cm. Escala en leguas de seis varas castellanas. Original en la Mapoteca de la Biblioteca Nacional, núm. 59 y 59 bis, Santafé de Bogotá. Es el plano de mayor importancia de esta época, junto con el informe enviado por el Capitán el 15 de noviembre de 1780. Por primera vez se indican los rumbos, precisando la ruta del río, cada uno de los accidentes y la toponimia ya próxima a la actual, con los legados indígenas y los aportes españoles.

- 1 Brazo de la Candelaria
- 2 Madre del Río
- 3 Caño de Tarena o Tigre
- 4 Brazo de Barbacoas
- 5 Brazo de Urabá
- 6 Brazo de Tumarado Grande
- 7 Loma de Tumarador
- 8 Loma frente de Tumarador
- 9 Salto de agua
- 10 Caño de Chuntata
- 11 Loma con otras inmediatas
- 12 Loma de las Pulgas
- 13 Loma que se acerca al río
- 14 Loma de Cacarica
- 15 Río de Cacarica
- 16 Río de Curbaradosito
- 17 Caño de la Honda
- 18 Río la Larga
- 19 Caño de la Robada
- 20 Río Salaquí
- 21 Boca del Caño
- 22 Río Sucio
- 23 Caño de la Cienaga
- 24 Caño de la Cienaga
- 25 Caño de la Cienaga
- 26 Caño de la Cienaga
- 27 Río Curbaradosito
- 28 Río Domingodó
- 29 Caño
- 30 Caño de la Cienaga
- 31 Vigía
- 32 Río Curbarador
- 33 Río Giguamiandó
- 34 Caño de la Cienaga de los medios
- 36 Caño Cumbazador
- 37 Caño de la Cienaga de Montaña
- 38 Caño de la Ysla
- 39 Río Opogadó
- 40 Caño de Muriel
- 41 Río Napipí
- 42 Caño de la Cienaga de Napipí
- 43 Caño
- 44 Río Miagarador
- 45 Río Bojayá

- 46 Caño de la Cienaga de Bojayá
 - 47 Río Murri
 - 48 Co. De Tevada y Loma de la Toja
 - 49 Río Jengadó
 - 50 Río Partadó
 - 51 Lomas y Caños de Amaya
 - 52 Caño Pacurucundó
 - 53 Caño de Sicaravia
 - 54 Río Guaguandó
 - 55 Río Buchadó
 - 56 Cas. y Lomas de Tigre
 - 57 Co. y Lomas de Ipurú.
 - 58 Río de Arquía
 - 59 Río Tagachí
 - 60 Boca de Chorré
 - 61 Los Brazos y Caño del Ingles
 - 62 Río de Bebará
 - 63 Madre de Bebará
 - 64 Río Tauchigadó
 - 65 Río Bebaramá
 - 66 Río del Buey
 - 67 Río Amé
 - 68 Río Beté
 - 69 Río Puné
 - 70 Río Baudó
 - 71 Río Tarqui
 - 72 Río Paina
 - 73
 - 74 Río Curucuidó
 - 75 Río Neguas
 - 76 Río Indispurdosito
 - 77 Río Indupurdú
 - 78 Río Munguidó
 - 79 Brazo de Quibdo
 - 80 Río Atrato
 - 81 Tierras que empiezan a levantar
- Nota 1a. Días de navegación por algunos ríos.

- 15 Río Cacarica 1½
- 16 Río Turmaradosito 3
- 17 Caño de la Honda 2
- 18 Río Salaquí 2
- 22 Río Sucio 3
- 27 Río Curbaradosito 1½
- 28 Río Domingodó 5
- 32 Río Curbarador 1½
- 34 Río Giguamiandó 3
- 39 Río Opogado 3
- 46 Río Bojayá 4
- 47 Río Murri 1
- 52 Caño Lacurucundú 2
- 54 Río Guaguandó 2
- 58 Río Arquía 2
- 62 Río Bebará 1
- 63 Río Bebaramá 1
- 66 Río del Buey 3

Nota 2a. El maior ancho del río Atrato es de más 600 varas en la Loma

de Tumaradó Grande. Y el menor unas 100 en la Loma de Zaramía, y de la Troja por lo regular el ancho del Río es de más de 400 varas. Pero se angosta siempre delante de las lomas y en las bocas de los ríos y caños.



El plano incluye el "Perfil de la Loma de Tumarador Grande que pasa por los puntos BCD", en escala de varas castellanas, que es la utilizada para todos los perfiles, como el de la Loma de las Pulgas. También los planos de las mismas lomas de Tumarador Grande y de las Pulgas. En las que señala para el primero un fondo en el canal de 12 brazas y en la segunda ser de "pantanos intransitables en todo tiempo distantes de las Lomas de las Pulgas por todas partes mas del alcance del cañón". Este sitio fue uno de los lugares estratégicos y en donde la corona española estableció uno de los más importantes vigías o fuertes, del cual en el mismo informe Jiménez Donoso realizó un plano.

El perfil del río se inicia con el Golfo del Darién bien delineado, indicando en él la Bahía de la Candelaria al costado occidental y los ríos; Pusa, Caimán, Tic, Banana y Turba y la laguna Sagundil en el costado oriental. Sobre el golfo dibujó una rosa de los vientos.

En el otro extremo del perfil está el "Río de San Juan", "que atravesando la provincia de Nóvita desagua en la Mar del Sur". Indica allí el arrastradero de San Pablo a "3 días de Quibdó para pasar al río San Juan". Señala los caminos para Antioquia, el arrastradero por el río Napipí que permitía pasar "a la Mar del Sur en cuyo paso esta fundado el nuevo pueblo de Cupica", y el

camino por tierra para el Sinú por Pabarandó (sic).

Está firmado por Juan Ximénez Donoso en "Cartagena y Nobre 15 de 1780". Jiménez Donoso proponía, entre otras cosas, en el informe del cual forma parte el mapa, "abrir el trato por el río", con el fin de mejorar las condiciones de vida de la provincia del Chocó. Además de hacer el comercio de España por Antioquia hacia Popayán. Señalaba: "si se abriese el comercio por el Atrato se puede esperar resultarían muchas ventajas a estas provincias [Citará y Nóvita]", enumerando las más importantes.

1. La facilidad de operación desde Cartagena, especialmente lo religioso.
2. El aumento de población para la explotación minera.
3. Con mayor población "abrir" la agricultura e industria.
4. Como consecuencia de la mayor población, la aparición de nuevos "oficios necesarios".
5. Sería mejor la defensa del Chocó, que la existente frente a la piratería de los ingleses y los ataques de los indígenas del Darién.
6. El comercio de España a Popayán sería más directo y expedito. Con la ventaja adicional de una comunicación interoceánica, pues según él "se podría unir los ríos Atrato, San Juan, Certigue, y Bocachica, pudiendo andarse todo el Perú sin poner pié en tierra. Pero esto necesitaría un serio examen".
7. El aumento de la Real Hacienda, como consecuencia de todo lo anterior.

Mapa 35. Plano de las Bocas del Atrato y de su puerto y ensenadas de la costa por Guillermo Eduardo Couttin, año 1832. 51 x 41 cm. A 137a-1832. A.G.N., República, Secretaría de la Guerra y Marina, t. 493, fol. 37. Mapoteca núm. 4 (21-A VC. 459), Santafé de Bogotá. Este mapa acompañaba un informe que envió Carlos Ferrer al gobierno nacional el 18 de febrero de 1832, sobre la situación de la provincia, en el que se cita a Couttin.

A pesar de las limitaciones, es una buena aproximación a la realidad local del delta del Atrato con sus diferentes

bocas, los caños, ciénagas, afluentes y accidentes de la costa, que dan un conocimiento mucho más preciso, a pesar del mapa de las costas del general Fidalgo, que no se adentró en el laberinto del delta, que es la virtud de éste.

Mapa 36. Río Atrato. Plano elaborado por Agustín Codazzi e incluido en sus memorias, 1820, 36 x 161 cm, Biblioteca Biancastelli, Italia. No publicado. "Codazzi se adentró por primera vez en el territorio de la Nueva Granada, en cumplimiento de una misión de inteligencia militar. Este mapa demuestra su gran interés por la geografía de América". Se ha señalado como posible base cartográfica para este plano, los mapas existentes en el archivo del virrey Sámano, a los que acudió Codazzi después de su importante recorrido por el Chocó en 1819. Es uno de sus llamados "mapas juveniles", con los que inició la labor cartográfica en la Nueva Granada y primordialmente la chocoana, que habría de desarrollar años más tarde. La reproducción de este mapa es tomada de Giorgio Antei, *Los héroes errantes. Historia de Agustín Codazzi 1793-1822*, Santafé de Bogotá, Biblioteca Nacional de Colombia, Planeta, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1993, pág. 415.

Mapa 37. Región entre el río Bebaramá y el río Arquía en la banda oriental del río Atrato hasta la cordillera occidental. Manuscrito de Agustín Codazzi. Original de la Biblioteca Nazionale de Turín (Italia), legajo S III 21 [4], fol. 97. Están indicados los tributarios de este sector del Atrato Medio chocoano, que es zona fronteriza con Antioquia. Forma parte de la serie de bocetos o croquis realizados por Codazzi en 1852, durante la actividad de la Comisión Corográfica.

Mapa 38. Carta hidrográfica de la provincia del Chocó, bosquejada según el plan de Don Juan Donoso y de los materiales comunicados por el gobierno de la República de Colombia, sin fecha. 62 x 40 cm. A.G.N., Mapoteca 6, núm. 90 (VC. 536), Santafé de Bogotá. Mapa manuscrito en el que, además de los ríos, se señalan algunas poblaciones y montañas. Contiene parte de la

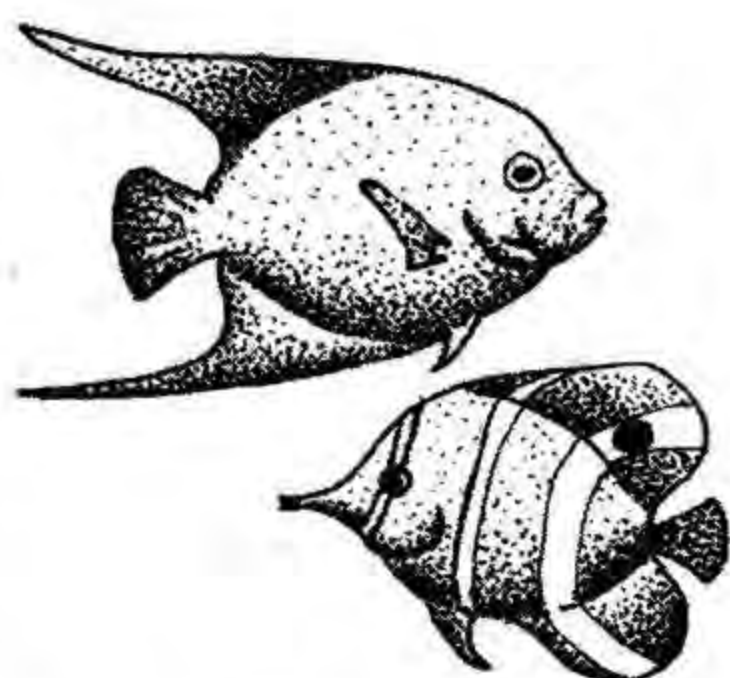
costa Occidental con arreglo a las combinaciones de don Felipe Bauza. Tiene anotaciones a lápiz.

Es de una gran minuciosidad en la designación de cada uno de los afluentes de los ríos Atrato y San Juan, e indica entre los dos el istmo de San Pablo. Aparte de los ríos chocoanos, da cuenta de una parte del río Cauca. Es un mapa de la segunda mitad del siglo XIX.

Mapa 39. San Juan, mapa de la zona entre los ríos San Juan y Tamaná, con el camino que va de Tadó a Nóvita y que se denomina camino del Perdón. 31 x 21 cm. A 192-1781. A.G.N., Colonia "aguardientes", t. 5, fol. 943. Año 1781. Mapoteca núm. 4 (415-A VC. 219), Santafé de Bogotá.

"Explicación del Mapa de enfrente Los puntos que parten de el número 1 y pazando por el 2 y 3, llegan al 4, denotan el Camino Real de la Sabana a las Juntas."

Las que parten del número 3 y pazando por el 5 llegan al 6 denotan la vereda de el Perdón.



Los puntos que salen de el pueblo de las Juntas y cortando los dos ríos de Yrbugú y Condoto llegan al río de Iró y Tadó, demuestran el Camino Real de Tierra, que desde que se descubrió el Chocó se ha traficado de dichas Juntas a los ríos de minas de el río Yró y pueblo de Tadó.

Los puntos que salen de el pueblo de las Juntas y siguiendo a orillas de el río de Tamaná, pasan por las bocanas de Choagará, las Piedras, el Tigre, y Aguaclara, y entran en Nóvita, denotan el camino de tierra de las Juntas a Nóvita.

Los puntos que salen de Nóvita al número 13 denotan el camino de dicho

Nóvita a la de Bodega de Tamaná, que es el puerto del referido Real de Nóvita.

No 2 *Puente de Ingará*

No 5 *Paso de Tamaná por la vereda de el Perdón.*

No 3 *donde se divide la vereda de el Perdón de el Camino Real que va de la Sabana Iró y Tadó.*

No 6 *donde vuelve a unirse dicha vereda de el Perdón con el citado Camino Real de Iró y Tadó.*

No 8 *Real de Minas de Santa Rita de Iró.*

No 9 *Real de Minas de Santa Barbara de Iró.*

No 10 *Real de Minas de Santa Ana de Condoto.*

No 11 *Real de Minas de Andrapeda en Tajuato.*

No 12 *Real de Minas de San Joseph en Condoto.*

No 13 *Bodega, y puerto de el Real de Nóvita.*

Nota: que por evitar confusión, no están puestos en el mapa otros muchos reales de minas que hay en el partido de el Tadó, como el de San Pablo= Raspadura= Quiadó= Profondó= Santa Lucia= Ibordó= Aguaclara= Zertegui= Santa Rosa de la Platina= La Soledad= y Santa Rosa de Irabugú= fuera de otros muchos asientos de mazamorreros y demás gente libre, indios etcétera".

Por detrás dice:

"Presentado y mandado agregar por el señor Don Manuel de Entrena Capitán de Infantería de los Reales Ejercitos su M. su Gobernador y Comandante General de estas provincias del Chocó, en Nóvita a ocho de octubre de mil setecientos ochenta y uno. firma Lozano".

Este mapa presenta un panorama muy completo de la provincia en momentos en que se alcanzaba el punto máximo de producción, que se refleja en el número de poblaciones, sitios y puntos de explotación minera. Un año después se registró el mayor número de esclavos en la provincia de Nóvita y después comenzaría a decaer.

Mapa 40. Plano de la casa de gobierno y la aduana de Nóvita, 1801. 30 x 43 cm. A.G.N., sección Colonia, fondo Mejoras Materiales, t. 12, fol. 500, Mapoteca 4 (299 A), Santafé de Bogotá. Forma parte del expediente sobre la

construcción del mismo enviado por el teniente José Mallarino, comisionado para ello. La Casa de Gobierno era la sede de gobierno desde finales del siglo XVIII en reemplazo de las casas capitulares, en las jurisdicciones menores, como en el caso de Nóvita⁸, ya en momentos en que se iniciaba la disminución de la población esclava y el reflejo en la economía de la provincia.

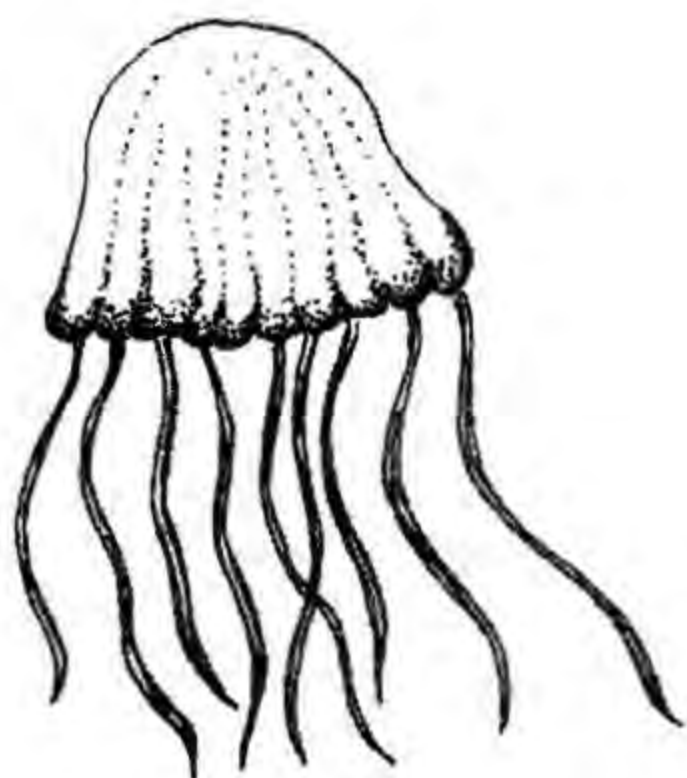


Como señala la arquitecta Silvia Arango, es un ejemplo arquitectónico de la persistencia de un patrón tardío de interioridad, posiblemente explicable por la lejanía espacial y temporal con el sistema urbano de la colonia.

Mapa 41. Plano topográfico de la ciudad de Nóvita y sus alrededores, con indicación de los pueblos, caminos, ríos y lugares más importantes, 1817. 31 x 21 cm. Tomado de A.G.N., sección Colonia, Fondo Miscelánea, t. 42, fols. 584 a 605, Mapoteca núm. 4 (604 A), Santafé de Bogotá. Este mapa interesa porque forma parte de un expediente que buscaba justificar la necesidad de trasladar la población de la capital de la provincia de Nóvita al sitio de San Felipe, a solicitud de su lugarteniente, elevada al gobernador del Chocó, buscando estar a orillas del Tamaná y no en el punto intermedio del camino, en un momento en que la crisis de Nóvita se insinuaba, dos años antes de la visita del mercader francés Juan Mellet.

Este sencillo croquis da la posibilidad de conocer la conformación de la provincia en sus puntos sobresalientes, partiendo de los lugares señalados en él:

- "1 Nóvita
 2 Punto para la nueva fundación.
 3 San Agustín. Pueblo.
 4 Tadó. Pueblo.
 5 Arrastradero de San Pablo.
 6 Citará.
 7 Noanamá. Pueblo.
 8 Camino que se dirige al Valle del Cauca.
 9 Idem.
 10 Puerto de Charambirá.
 11 Juntas. Pueblo".



Mapa 42. Croquis-mapa de la zona de Nóvita, elaborado por Agustín Codazzi, 21 x 26,7 cm. Original de la Biblioteca Nazionale de Turín (Italia), legajo S III 22 [1]: A. Codazzi, Nueva Granada, II, fol. 30. Reproducción tomada de la copia en la Biblioteca Nacional, Santafé de Bogotá. Corresponde al área del Cantón del San Juan cuya capital era Nóvita, uno de los dos en que se dividía el Chocó en la primera mitad del siglo XIX. Para estas fechas este Cantón presentaba los síntomas de su inexorable decadencia, después de haber sido el mayor centro minero del Cauca e incluso de la Nueva Granada. Es el único mapa conocido que da cuenta de esta región de manera autónoma en dicha época.

Mapa 43. Las bocas del San Juan y el área minera de Nóvita. Elaborado por Agustín Codazzi, 21 x 26,7 cm. Original de la Biblioteca Nazionale de Turín (Italia), legajo S III 22 [1]: A. Codazzi, Nueva Granada, II, fol. 31. Reproducción tomada de la copia en la Biblioteca Nacional, Santafé de Bogotá. En el croquis se muestran los ríos en donde

se explotaba el oro en el área de influencia de Nóvita. Estos ríos, pertenecientes a la cuenca hidrográfica del río San Juan, del que en un extremo Codazzi dibujó su desembocadura, eran explotados desde el siglo XVII y fueron el fundamento de la economía minera de la aristocracia popayaneja.

Mapa 44. Croquis del Municipio de Nóvita, dibujado por C. Valdeblánquez, 1943. Escala 1:40.000. Tomado de la *Geografía económica de Colombia*, t. VI Chocó, Bogotá, Contraloría General de la República, 1943, pág. 657. No publicado. A pesar del tiempo transcurrido los caminos eran su único medio de comunicación, como aparecen señalados, y su economía, como siempre, seguía dependiendo del oro y del platino. Del esplendor de su capital, sólo quedaban los ornamentos de oro y plata y el altar mayor, cubierto de láminas de plata, en la iglesia parroquial.

Mapa 45. Camino de Urrao, que comunicará las provincias de Antioquia y Chocó, 1798. 42 x 54 cm. A. G. N., Colonia "Mejoras materiales", t. XVII, fol. 792, Mapoteca 4, 499-A (VC. 310), Santafé de Bogotá. Corresponde al informe enviado el 27 de enero de 1798 por el Corregidor de Bebará Carlos María Freire de Andrade, sobre la construcción del camino, en el expediente instruido sobre su apertura⁹.

Descripción de los sitios del recorrido que aparecen en el mapa, señalados con letras:

- "A Río Penderisco
 B Quebrada Tunar
 C Quebrada Tunarcito
 D Río Orobugo
 E Quebrada Palmar
 F Idem Condota
 G Río Nendo
 H Quebrada Mandecito
 I Quebrada de Mandé
 J Río de Arquía
 K Paraje Taita
 L Río Ocaidó
 M Paraje nombrado Isleta
 N Río de Chaquenandó
 O Río y pueblo de Bebará
 P Quebrada de Peradó
 Q Idem de Carachichí
 R Boca de río de Bebará a Atrato

Notas

1a- Desde N. Río de Chaquenandó andonde recibirán la carga las bestias de Antioquia hasta la palma J. pertenece la abertura del camino del corregimiento de Bebará, y desde allí hasta el pueblo de Urrao al ilustrísimo cavildo de dicha ciudad pues es la medianía. Desde Urrao a Antioquia un día a Bestia.

2a- En el río de Ocaidó L. mantendrá el contratista siempre una barca de paso con dos hombres pues es río que nunca da bado.

3a- El río Penderisco A. que está en el mismo pueblo de Urrao, quando descendiende de la cordillera y se acerca a Atrato, se llama Murri, ultimo pueblo de esta provincia de Zitará cercano para las bocas de Atrato.

4a- Los champanes de comercio de Cartagena u otra cualesquiera carga por Atrato a Antioquia en la Boca de Bebará R. halla su casa de descargue y sus canoas y peones...

(Sigue en la parte posterior del mapa)

para que los conduzcan por un río pacífico y sin peligro hasta el tambo de Chaquenandó N. Adonde se están los arrieros, y esta distancia de tiempo siempre de 8 horas de modo que el mismo día que descarga el champán en las canoas en la boca de Bebará puede si quisieran cargar los arrieros, y hacer media jornada.

Chaquenandó 28 de enero de 1798
 Carlos María Freire de Andrade".

Mapa 46. Plano aunque mal formado, de la montaña, que hay desde el sitio de Urrao, hasta orillas del río Arquía, y sus parajes por el abecedario. 29 x 42 cm, 1799. A. G. N., Colonia "Mejoras materiales", t. XVII, fol. 818. Santafé de Bogotá, Mapoteca 4, 500 A (VC. 318).

Este plano está dentro del mismo expediente instruido por la apertura del camino de Urrao en 1798, también fue enviado por el Corregidor de Bebará Carlos María Freire de Andrade. Muy seguramente con él complementaba la ruta alternativa a salir al río Arquía que no contempló en el mapa enviado en 1798.

Descripción de los sitios del camino:
 "A Sitio de San Josef de Urrao
 B Paso del río de Penderisco

C Tambo en las cabezarax de Orobudo

D Tambo en la mitad de la cueva de Ocaydó

E Tambo en el paso de embarcación de Ocaydó

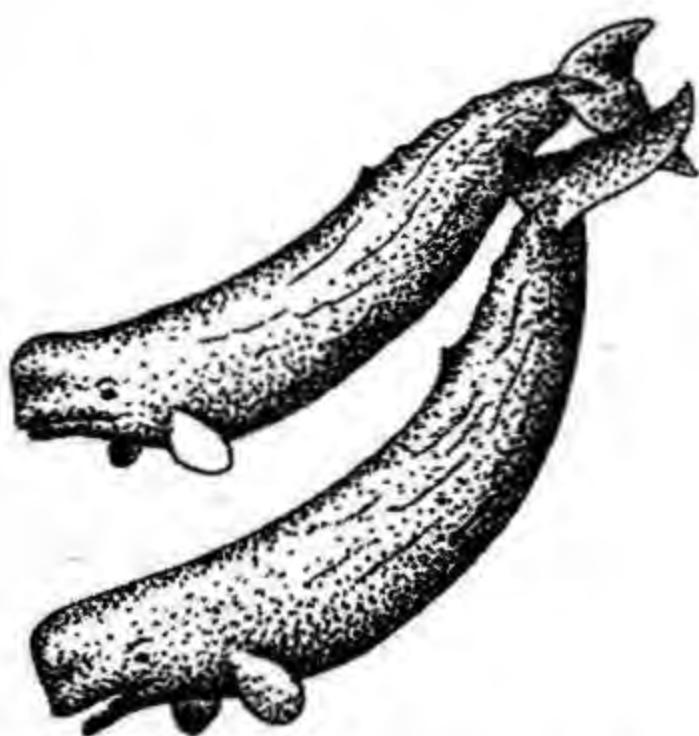
F Bodegas, que se han de fabricar, en orillas de Arquía.

G Pueblo, y río de Bebará

H Boca del río de Arquía.

Los demás riachuelos van con sus respectivos nombres".

Mapa 47. Plano del camino del Chocó a Santafé de Bogotá, elaborado por Agustín Codazzi, 1820. Biblioteca Biancastelli, Italia. No publicado. Este mapa hecho por Codazzi a mano alzada, reproduce uno anterior perteneciente a la mapoteca del virrey Sámano. La elaboración del mismo, como su fecha lo indica, fue durante la misión que adelantó por el Chocó en 1819, durante las guerras independentistas, que lo llevó de Providencia a Santafé de Bogotá, remontando el río Atrato, pasando por Quibdó y Nóvita. Es el camino colonial que llevaba de la provincia del Chocó a la capital del virreinato. La reproducción de este mapa es tomada de Giorgio Antei, *Los héroes errantes. Historias de Agustín Codazzi 1793-1822*, Santafé de Bogotá, Biblioteca Nacional de Colombia, Planeta, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1993, pág. 429.



Mapa 48. Croquis de perfiles de caminos elaborados por Agustín Codazzi. Original de la Biblioteca Nazionale de Turín (Italia), legajo S III 21 [4], fol. 124. Reproducción tomada de la copia en la Biblioteca Nacional, Santafé de Bogotá. De los tres perfiles mos-

trados dos incluyen al Chocó. En el perfil del camino de Bogotá a Timaná y de Bogotá a Cartago, aparece en el extremo izquierdo el perfil que incluye el Baudó, la serranía del mismo nombre, Nóvita, Junta de Tamaná, Junta de Ingará, Chorro, Paramito, quebrada la Cueva y Alto Acortadero, para luego seguir hacia Anserma y Cartago, indicando el perfil de uno de los caminos que comunicaba al Chocó con Anserma.

En el perfil del camino de Bogotá a Cabayaro, de Bogotá a la Vega de Supía, se incluye también un corte por el Baudó, pasando por Tadó y Chamí hasta llegar a Ansermaviejo, la otra ruta para llegar a esta localidad del antiguo Cauca.

Mapa 49. *El Bajo Atrato*. Mapa físico, manuscrito en colores, con las poblaciones; territorio de los indios, y camino seguido por el autor, Carlos Segismundo de Greiff, en 1846. A.G.N., Mapoteca 6, Santafé de Bogotá (32. VC. 491). Forma parte del contrato firmado por de Greiff¹⁰ con el gobierno para abrir el Camino de Occidente y hacer estudios de canalización en el istmo de Panamá y el Chocó, entre 1845 y 1848.

Observaciones: Este plan está en la proporción a la estención (sic) verdadera como 1/24000 1., las leguas usadas de 20000 pies cada una o de 20 leguas sobre un grado del Ecuador. He dividido el plan en cuadrados de a 3 minutos ó sea una legua cuadrada cada una, con el objeto de facilitar el compute de estención superficial y distancias (está firmado).

Mapa 50. Croquis del Camino Nacional del Chocó al Valle del Cauca, 1847. 45 x 63 cm. Mapa manuscrito y en colores de dicho camino, en donde se van anotando todos los accidentes geográficos que atraviesa y los centros de población, que se anotan en una lista numerada. A.G.N., Mapoteca núm. 6. (129. VC. 494), Santafé de Bogotá. Este mapa se lo atribuye Vicenta Cortés a Carlos Segismundo de Greiff, por corresponder al año y la región donde fue contratado el ingeniero para hacer unos estudios y levantamientos topográficos.

Los puntos geográficos por donde pasaba el camino están contenidos en

la numeración de ellos, que es una síntesis de las características de la provincia en la primera mitad del siglo XIX:



- "1 Nóvita (Ciudad capital de la provincia del Chocó)
- 2 Quebrada y caserío del Arrastradero.
- 3 Quebrada y caserío de Aguacalara.
- 4 Quebrada y caserío de Aguacalarita.
- 5 Quebrada y caserío del Caucho.
- 6 Quebrada y caserío de Tigresito.
- 7 (Ilegible).
- 8 Puente y caserío de Quebradalarga.
- 9 Quebrada y caserío de Piedritas.
- 10 Caserío de Guayabal.
- 11 Quebrada y caserío del Tambito.
- 12 Quebrada y caserío de Piedras
- 13 Quebrada del Hormiguero.
- 14 Caserío de Cabeceras.
- 15 Quebrada de la Honda.
- 16 Quebrada y caserío de la Marta.
- 17 Quebrada de Congalito.
- 18 Quebrada y caserío de Congal.
- 19 Quebrada y caserío de Chuágara.
- 20 Quebrada de Chuagarita.
- 21 Sitio y partida de Juntas de Tamaná.
- 22 Chorro de Iparrá.
- 23 Quebrada del Caucho.
- 24 Quebrada de Aguasal.
- 25 Caserío y puente de Ingará.
- 26 Caserío del Chorro de San Pablo.
- 27 Pie del Paramillo.
- 28 Alto del Paramillo.
- 29 Piedra lisa.
- 30 La Cueva (lindero de la provincia del Chocó con la del Cauca).

Nota: el río Tamaná es navegable hasta el Guayabal, y por consecuencia de un salto deja de serlo hasta cabeceras, desde donde vuelve a ser navegable hasta las Juntas".

Mapa 51. *Plano del camino de Urrao al Atrato*, Jorge L. White U., diciembre de 1908. 28 x 77 cm. A.G.N., República, fondo MOP, núm. 1217, fol. 460. Acompañaba el informe de la denominada "Compañía del Camino de Urrao", que recibió el privilegio del camino en 1904, al momento de terminar la obra en 1914, con la dirección del ingeniero Jorge L. White. Esta fue la ruta que siempre se buscó desde la colonia para conectar la Costa Caribe, Cartagena específicamente, con el interior de Antioquia a través de Urrao.



Mapa 52. *Perfil y plano geológico del camino Quibdó-Bolívar*, 1934. 21 x 31 cm. Revista Dyna, núm. IX, Medellín, septiembre de 1934. Acompañaba el informe de los estudiantes de la Escuela Nacional de Minas; Gerardo Botero y Hernán Garcés, como resultado de la excursión al Chocó con la dirección del geólogo Roberto Wokittel. Este era el camino de mayor importancia desde la mitad del siglo XIX y reiniciada su construcción desde 1908 por parte de la intendencia del Chocó y el departamento de Antioquia. El recorrido según el perfil era Quibdó-La Troje-Tutunendo-Mungurral-La Granja-La X- Alto de Nengo-La Virgen-Diamante-Silencio-Salado-Encanto-Alto Miras-La Esperanza-El Carmen-Alto del Carmen-Puente Habita-Alto La Mansa-Bolívar.

Mapa 53. *Plano de Nuestra Señora de la Consolación de Toro*, 1573. 40 x 29 cm. A.G.N., Colonia, "Tierras del Cauca", fol. 2, fol. 359. Mapoteca núm. 4 (A 77-1623), Santafé de Bogotá.

"La cual dicha traza arriba declarada, su merced del dicho Capitán Ge-

neral dijo que mandaba y mandó se guarde y cumpla como en ella contiene, y ninguna vayaa ni venga contra ella, so pena de mil pesos de buen oro para la Cámara y fisco de su majestad, la se ponga y fije en el libro del cabildo de esta ciudad. Hecha a seis de diciembre de mil quinientos setenta y tres años. Firmado Melchor Velasquez".

"Hecho y sacado, corregido y concertado fue este traslado de la traza original que de la fundación de esta ciudad de Nuestra Señora de la Consolación de toro, de la Gobernación del Chocó, que está puesta en el libro del cabildo viejo, la cual va cierta y valedera...(roto)según...(roto)...la saqué de pedimento de G...(roto) en nombre del Capitán de Salazar y en ello lo signé (hay un signo). En testimonio de verdad (Fdo) Tomás Pava, escribano público".

"Presentado por parte de doña Ginesa de Orellana ante los señores Presidente y Oidores de la Real Audiencia de su Majestad, Santafé, nueve de diciembre de mil seiscientos y veintitres años (Fdo.) Phelipe Lavayen".

Fundada en territorio chocoano en las estribaciones orientales del cerro Torrá, sobre una cuchilla a un día de camino del Río Habitá en 1573 por Melchor de Salazar, el mismo año que se terminaron las *Ordenanzas de Descubrimiento y Nueva Población*, las que sólo se conocieron en 1593. Pero su geometría no es producto de estas ordenanzas, tal vez de la experiencia conquistadora y del modelo aplicado desde la Isla Española (Santo Domingo). Pero curiosamente aquí, como muestra el plano —copia del original—, cuando Velásquez hizo el repartimiento, la parte central no era una plaza, sino un lote cuadrado, dividido entre la iglesia y el lote del conquistador fundador, que le disputó a la iglesia el mejor sitio.

Mapa 54. *Plan Géographique a vol D'oiseau de la ville, des fermes et du canal interocéanique par L'isthme du Darién (Nouvelle Grenade Amérique du Sud)*. Elaborado por A. Regnier, Bressé pas A. Airau. 30 x 42 cm, sin escala y en perspectiva. 1860. Forma parte de la propuesta de A. Airau en su libro *Canal interocéanique par l'isthme de Darién. Nouvelle Grenade Amérique du*

Sud. Canalisation par la colonisation, París, Chez France, Libraire, Quai voltaire, 9. 1860. Al igual que los otros cinco mapas que están en el libro fue elaborado por A. Regnier.

Mapa 55. *Plan projet ferme coloniale et strategique de canalisation agricole e industrielle commerciale et maritime. Poore a recevoir 1500 colons, sur le parcours de canal Darién (Nouvelle Grenade Amérique du Sur)*. Didie a son excellence Monsieur le Général Herrán. Ex-président de la Nouvelle Grenade et Ministre plénipotentiaire de la Confédération Grenadine). 96 x 69 cm. Escala en nudos. En él se describen las ocho secciones en que se dividen los campos de cultivos de la ciudad propuesta por A. Airau en el libro *Canal interocéanique par l'isthme de Darién. Nouvelle Grenade Amérique du Sud. Canalisation par la colonisation*, París, Chez France, Libraire, Quai voltaire, 9. 1860.



Mapa 56. *Proyecto de urbanización Ciudad Mutis Bahía Solano*, ministerio de Educación Nacional, sección de Arquitectura, 1935. Escala 1:2.000. Archivo del Ministerio de Obras Públicas. Igual que los otros proyectos utópicos, esta ciudad-verde, está concebida desde la imaginación y no de las realidades concretas, en donde los limitantes topográficos son otros elementos escenográficos más de la composición urbanística ideal. Un cuidadoso paseo curvándose en la playa, la retícula que se rompe por las avenidas diagonales, plazas, parques, jardines botánicos, barrios obreros e infraestructura portuaria, forman parte de la propuesta de la soñada futura metrópoli americana y el puerto de mejores características del Pacífico, según sus promotores.

Mapa 57. Mapa de comunicaciones interoceánicas por el Napipí y conexiones del Atrato con la Provincia de Antioquia. A.G.I., Mapas y Planos, Panamá 309, Sevilla, España.

"*ruta de Antioquia a Panamá por una parte de la Provincia del Chocó y por tierra hasta el punto de los Monos de donde por navegación bajando los ríos Chaquenandó, Bebará, y Atrato hasta la confluencia del Napipí se sube por el a Antadó, de cuyo tambo por tierra otra vez se va al del Mar, y atravesando la ensenada de Cupica, se arriba a este puerto, desde el qual a favor de las corrientes del Oeste, se toma el de la citada Plaza de Panamá. También se demuestra la que de mayor brevedad hay para dicha ciudad continuando de la boca del Napipí la navegación de Antrato hasta el Arquía, subiendo este pasando por tierra de el al Paya, y bajando por dicho río y el del Darién hasta su ensenada de la qual es mas corta y comoda la travesía marítima; pero hay el inconveniente de los indios cunas*".

Ni más ni menos que la descripción de dos rutas interoceánicas, aunque con notables errores geográficos, pero que supuestamente les permitiría ir desde Antioquia, la principal ciudad de la provincia del mismo nombre hasta Panamá. Las dos rutas son las que se plantearían tiempo después para dos posibles canales, el del Atrato-San Miguel y el del Napipí a Cupica, lo que demuestra a pesar de todo y errores, la lógica de lo planteado.

Mapa 58. Mapa de la provincia del Chocó, por Gabriel Ambrosio de la Roche, 1806. 68,5 x 71,5 cm. Escala indeterminada. A.G.N., Mapoteca 6, núm. 90. El pliego está pintado por las dos caras; por un lado contiene la Costa Atlántica desde Cartagena hasta el golfo de Urabá, el istmo de Panamá y la costa Pacífica hasta Buenaventura. La otra cara contiene la descripción del sistema orográfico del departamento del Chocó.

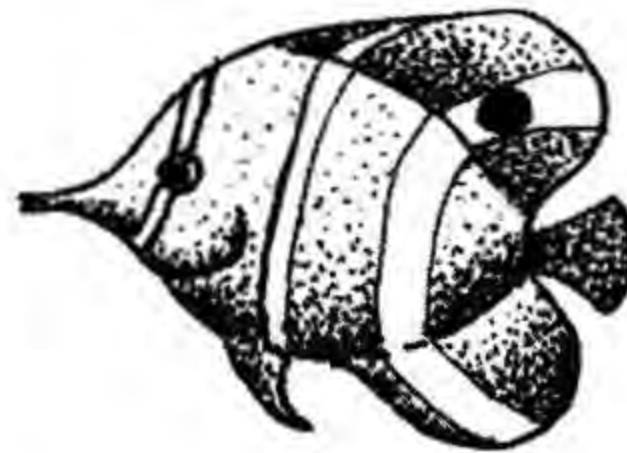
"Según documento en poder del señor Roberto Luis Jaramillo, el mapa hacía parte de un estudio realizado por de la Roche para la construcción de un canal interoceánico aprovechando los ríos Atrato y San Juan y algunos de los afluentes" (En libros raros y manuscri-

tos, Biblioteca Luis Ángel Arango, con índice topográfico núm. H 374).

Información manuscrita

Abajo

"Nota: onde no ha habido lugar para los nombres se ha puesto los números siguientes. Los puntos redondeo que son a las orillas de los ríos marcan haciendas pobladas de libres, esclavos e indios, las que tienen ensima una punta son minas, los tambos o arrastraderos son acompañados de punticos. Las haciendas grandes, son así GI



- "1 La Chavica Brazo
- 2 Charamvira Brazo
- 3 Chicorimas Brazo
- 4 Togoromá Brazo
- 5 Vigía Pichimá
- 6 La Vigía
- 7 Río Munguidó
- 8 Guaycama Mina
- 9 La Loma. Pueblo de libres y curato de Calima
- 10 Tambo y arrastradero
- 11 Las Bendiciones. Tambo y casas de cargueros
- 12 Chonta. Mina
- 13 Aguaducía. Mina
- 14 Las Juntas de Dagua Población de libres y la hacienda de Don Domingo Montoya que da agio para todo Dagua
- 15 Río Pepita cuyo nombre tiene la subida
- 16 El Hormiguero
- 17 Puerrta de Dagua. Hacienda preciden en el camino Blasitas
- 18 La Papayero. Hacienda
- 19 Cocota. Hacienda.
- 20 La Montañuela San Antonio (es muy fria).
- 21 San Antonio. Hacienda de los padres Agustinos.
- 22 Arrastradero de Calima o Dagua
- 23 Arrastradero de Gauycama. Loma
- 24 Arrastradero de Urápua
- 25 " " de Docampadó

- 26 Río Copomá
- 27 Cucumupí
- 28 Simitila
- 29 Arrastradero de Noama a Docampadó
- 30 Noanamá. Corregimiento
- 31 Río San Agustín.
- 32 Río del Cajón
- 33 Río de Garrapatas (todo poblado de indios).
- 34 Corregimiento de Zipí (San Agustín)
- 35 Puerta del camino de Zipí a la savana de Roldanillo
- 36 Caxamarca pueblo de indios y de libres
- 37 Dipurdú. Arrastradero de para Viuguadó
- 38 Tamaná. Río
- 39 Pueblo de los Brazos
- 40 Sitio de San Felipe (Antes capital)
- 41 Bodega de Nóvita
- 42 Nóvita Capital de la Provincia
- 43 La mina del medio
- 44 Las Juntas de Tamaná. Corregimiento
- 45 El puente de Nóvita.
- Arriba
- 46 Arrastradero y tambos de Suruco
- 47 Río Yró
- 48 Arrastradero y tambos de San Pablo
- 50 Tadó. Corregimiento
- 51 Pueblo de San Juan Indios Chrs
- 52 Chamí. Corregimiento
- 53 Pareto. Río
- 54 Río Aguita
- 55 Tatamá. Río
- 56 Baudó. Corregimiento
- 57 Pepé. Río
- 58 Berreberre. Río
- 59 Arrastradero de Berrabore a Taridó
- 60 Quebrada Chontadura que cae a Beberre
- 61 Arrastradero de Chontadura a Chigorodó
- 62 Arrastradero de Pató
- 63 Quebrada Amaprayrá
- 64 Arrastradero de Amparrayra a Munguidó
- 65 Arrastradero de Beté para Baudó en el río de Buey
- 66 Arrastradero de Baudó a Bocaya
- 67 Cupica. Pueblo de indios
- 68 Arrastradero de Napipí a Cupica en Atrato
- 69 Laguna de Tumaradó
- 70 Loma de las Pulgas

- 71 Riosucio
- 72 Laguna, La Onda
- 73 Laguna, Salaquí
- 74 Laguna, Quiparadó
- 75 Laguna, Caravaja
- 76 La Laguna del Tigre
- 77 Laguna de Solorsano
- 78 Loma y laguna de Domingodó
- 79 La Vigía
- 81 Giguaminadó
- 82 Mina de Urada
- 83 Río y Corregimiento de Murrindó
- 84 Río y Corregimiento de Murri
- 85 Napipí. Río
- 86 Bojaya. Río
- 87 Laguna de Napipí
- 88 Lcurucundó
- 89 Arquía
- 90 Bebará. Río vega
- 91 Corregimiento de Bebará. Pueblo de libres
- 92 San Antonio. Pueblo de indios
- 93 San Miguel. Bodega y población de libres
- 94 San Antonio de Bebará. Corregimiento y tambo de Carto.
- 92 Pueblo de Bevarandó
- 93 Caramanta. Indios bravos huidos
- 94 Tauchigadó
- 95 Laguna de Tauchigadó ó Pueblo
- 96 Bebaramá
- 97 San Pedro. Pueblo de libres depende del corregimiento de Bebará así como Beté y Cupica
- 98 Beté. Pueblo de indios
- 99 Río de Buey
- 100 Neguá. Río
- 102 Yebá. Río que desemboca en Neguá
- 103 Nemotá
- 104 Nauritá
- 105 Indupurdú. Río
- 106 Cabi. Río
- 107 Quebrada Munguidó
- 108 Certegui
- 109 Arratradero de Bocachica
- 110 Tajo que une de las aguas de las dos quebradas Sacramento y Raspadura Mar...a Sn Raph.. (ilegible, está cortado)
- 111 Quebrada Raspadura
- 112 Quebrada Las Animas
- 113 Tambo y arrastradero de San Pablo de Quitó
- 114 Río de San Pablo
- 115 Río Pató
- 116 Río Chigorodó
- 117 Río Taridó

- 118 Río Tanando
- 119 Quebrada Tocoyodó
- 120 Quebrada Samurindó
- 121 Quebrada Chagararadá
- 122 Corregimiento de Lloró
- 123 Río Andaguera
- 124 Puerto y tambo de Andaguera
- 125 Camino para Chamí
- 126 Río Samuguera
- 127 Serro Zitare
- 128 La Machimpa

Es de importancia destacar cómo la población de los pueblos de Beté y de San Antonio en el Atrato son señalados como Pueblos de Indios, como indicativo que todavía la población negra no los había desplazado, lo que ocurriría años después.

Mapa 59. Proyecto de un canal interoceánico desde el golfo de Cupica hasta el río Napipí, afluente del Atrato; también contiene el ferrocarril proyectado. Levantado por George Walss, 1834. 14 x 22 cm. Escala 1:1.950.000. A.G.N., República. "Particulares", vol. 19, fol. 508, Mapoteca núm. 4 (66 A. VC. 461). A 162-1834. Meridiano de Londres y París. Corresponde a una carta enviada por el autor al general Francisco de Paula Santander el 2 de mayo de 1834, proponiendo varias mejoras para el país¹¹.



Es un croquis demasiado simple, sin conocimientos geográficos reales, con carencia de topografía, pero que ilustra como fueron muchas de las propuestas de esos y muchos otros años después, simples especulaciones o ideas generales que no pasaban de pequeños bocetos. En este caso duda del verdadero nombre del Napipí, igual que señala de dudosa la posición de la confluencia del río Napipí con el Atrato

y de la Bahía de Cupica. También escribe que la costa es conocida de manera imperfecta. Entre la Bahía de Cupica y la cabecera del Napipí, le pareció llana la topografía. La única salvedad interesante es la posibilidad de ferrocarril en vez de canal.

Mapa 60. Croquis de la región istmica chocoana, canales Atrato-Truandó, Atrato-Napipí, 1943. 19 x 28 cm. En la *Geografía económica de Colombia*, t. VI Chocó, Bogotá, Contraloría General de la República, 1943. Con el croquis del norte del Chocó y el trazado de dos de las principales propuestas por el Chocó van sus perfiles y adicionalmente los cortes de los túneles para los mismos. En el caso del proyecto Atrato-Napipí son los cortes que corresponden a la propuesta del almirante Thomas Oliver Selfridge en 1873 y a la de Frederick Collins en 1875. En el caso de la propuesta Atrato-Truandó, es una propuesta del ingeniero civil Antonio Armenta, para un canal sin esclusas y con un túnel para vapores de 57 pies de calado.

Mapa 61. *Proyectos de canales interoceánicos*, dibujado por José J. Parra, 1964. 15 x 22 cm. Escala 1:1.500.000. En Enrique Pérez Arbeláez, *Recursos naturales de Colombia*, Bogotá, Instituto Geográfico de Colombia "Agustín Codazzi", Talleres Gráficos del Banco de la República, 1964, Mapa No. 10, pág. 106. Pérez Arbeláez en este plano grafica las tres opciones más importantes que consideraba viables por el Chocó, de los que fue acérrimo defensor y difusor; canal Atrato-Truandó, canal de Napipí y canal Atrato-San Juan. En el primero presenta dos opciones de llegada, la Bahía Humboldt y la Bahía Octavia, mientras que en la última, no es la ruta que siempre se planteó desde la colonia, por el canal de Raspadura, sino una ruta que va desde Lloró en el Atrato a Istmina en el San Juan. La ruta de Napipí es la clásica a Bahía Cupica, canalizando partes del Atrato.

Mapa 62. Mapa de localización canal interoceánico Atlántico-Pacífico, ruta 25, 1967. 11 x 20 cm. Con poligonal. En Jesús Emilio Ramírez S. J., Proyecto del canal interoceánico Atrato-

Truandó (Colombia a nivel del mar), Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, Nos. 95-96, 3o. y 4o. trimestres, 1967, pág. 115. Indica los lugares de la localización de la poligonal, las estaciones fluviométricas e instrumentos registradores de la comisión que realizó estudios para la construcción del canal Atrato-Truandó, utilizando energía nuclear.

Convenciones:

- — Localización aproximada de la poligonal
- Estación pluviométrica
- ▲ Instrumentos registradores
- ➔ Línea de descargue



Mapa 63. Proyecto del canal golfo de Urabá-Bahía de Málaga por los ríos Atrato y San Juan en el departamento del Chocó, 1966. 11,7 x 18 cm. Hno. Thomas Alfredo F.S.C., "Canal Atrato-San Juan o Canal del Chocó", en Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, vol. XXIV, núms. 91-92, 3o. y 4o. trimestres de 1966, pág. 113. El plano está basado en el mapa de Colombia elaborado por el IGAC, el perfil incluido fue elaborado por el ingeniero civil José Borrero Holguín y dibujado por Germán A. Prieto Rodríguez. Este es el llamado proyecto de los grandes lagos o Plan Hudson, llamado acertadamente por Daniel Valois Arce como el del *genocidio fluvial*, por que implicaba desaparecer gran parte de los asenta-

mientos a orillas de los dos ríos —indicados en el plano con rayas oblicuas— y con ello una importante área de la cultura chocoana.

Mapa 64. Croquis del canal del Cura, elaborado y publicado por Stephen Howarth, 1974. 9,5 x 16 cm. Escala gráfica. En Daniel Valois Arce, Canal del Atrato, Medellín, Editorial Lealon, 1981, pág. 81. Muestra el sitio exacto del mítico Canal del Cura construido en 1788, en la divisoria de aguas entre las quebradas La Honda y Raspadura, correspondientes de las hoyas hidrográficas del San Juan y del Atrato respectivamente. El autor del mapa, el inglés Stephen Howarth, quiso demostrar, y de hecho lo cumplió, que no era un invento sino una verdad que aun tenía expresión en el terreno por donde fue abierto, a lo cual le dedicó varios años de investigación y un tiempo más en la visita de campo.

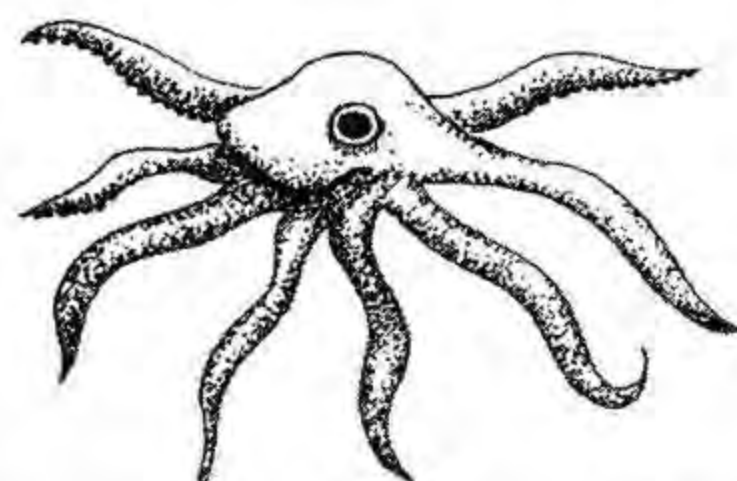
Mapa 65. Plano de la ciudad de Quibdó, autor Arturo Valencia (?), 1920. Escala 1:1.000. Sin dimensiones, publicado en el periódico A. B. C., Quibdó, edición extraordinaria, 1923. Su importancia no estriba solamente en ser el primer plano urbano conocido de la ciudad, de dar cuenta de la trama urbana, o de la extensión de la misma, es también la posibilidad de conocer los nombres de calles y carreras de aquella ciudad al inicio del segundo decenio. Junto a los tradicionales nombres que aún hoy se perpetúan como: Alameda Reyes y calle de las Águilas, están otros que se recuerdan lejanamente como la calle de la Yesca o del Obispo, algunas desaparecidas, lo mismo que la calle Chapinero, y los callejones la Paz, Serrano y del Puerto; y otras olvidadas en su toponimia como calle del Puerto, Comercio, Larga, las Artes, las Flores o los Colores.

Mapa 66. Plano de la ciudad de Quibdó, oficina de la Dirección de Obras Públicas de la Intendencia del Chocó, autor Luis Llach Llagostera, 1924. Sin escala, sin dimensiones. En la *Geografía Económica de Colombia*, t. VI Chocó, Bogotá, Contraloría General de la República, 1943, pág. 603. Es el plano de la ciudad soñada o el

Quibdó futuro de la clase dirigente de los años veinte, proyectada hacia el norte y el oriente de manera planificada en la Urbanización del Barrio Norte, teniendo como eje la llamada Carretera Interoceánica o Alameda Istmina, que iba desde la quebrada la Yesca hasta el río Atrato donde estaba el aeropuerto, al lado del Sacatín. Su vigencia fue notable al punto de que para el año de la publicación de la *Geografía económica de Colombia* era el plano rector.

Se numeran los sitios más importantes de la ciudad:

- 1 Iglesia
- 2 Intendencia
- 3 Edificio Nacional
- 4 Alcaldía
- 5 Colegio Carrasquilla
- 6 Escuela Normal
- 7 Hospital
- 8 Aeropuerto
- 9 Matadero
- 10 Teatro
- 11 Banco de la República
- 12 Policía
- 13 Fábrica de Licores"



Mapa 67. Plano de Quibdó. 28 x 38,5 cm. En *Atlas de Colombia*, dirección de Eduardo Acevedo Latorre, Bogotá, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1967, pág. 151. A pesar de ser publicado en 1967, el plano en realidad es anterior a 1966, es decir previo al incendio de ese año, por lo que aparece la trama urbana tal cual era, e indicado en rojo los principales edificios institucionales de la ciudad. Ha consolidado la parte norte de la ciudad, en términos de la trama urbana, no tanto en lo arquitectónico, y se extiende hacia las colinas del oriente siguiendo las vías carretables. En la carretera a Bolívar, antiguo camino, aparecen el barrio San Judas y Corea. En tanto en la vía a Istmina, al otro lado de la quebrada La Yesca, están la Normal, el acueducto y el bailadero Brisas del Chocó, puntos

de atracción para el crecimiento posterior. Al sur, paralelo al río Atrato la primera calle del barrio San Vicente está ya insinuada. Al norte, teniendo como eje la vía a Guayabal, está el otro polo de crecimiento.



Mapa 68. Plano de la ciudad y loteo de la zona afectada después del incendio en 1966. Rama de Ingeniería, Sección de Arquitectura, Ministerio de Obras Públicas, 1966. Contrario a lo que siempre se ha dicho, no se incendió la mitad de la ciudad, acaso representaba algo así como el 10% del área urbana, pero las connotaciones simbólicas han hecho crecer el área afectada. Con la conflagración se destruyó el área del comercio de los "blancos" y con la misma se reafirmó la fe en el santo patrón, "San Pacho" —San Francisco de Asís—, que "salvó" el resto de la ciudad, según la tradición. Estos dos mapas dan cuenta del área específicamente afectada y la relación con el resto de la ciudad.

Mapa 69. Quibdó, propuesta de reconstrucción, 1966. 20,8 x 27,7 cm. Escala 1:500. Siguiendo el pensamiento arquitectónico y urbanístico, el grupo responsable, varió la caprichosa trama urbana por un ordenamiento racional, ampliando la carrera primera, destinando el área aledaña al río para puerto, parque y paseo —El Malecón—, y un área urbanizada, con construcciones

seriadas, con estacionamientos, vías peatonales y espacios cívicos de reunión. En Ministerio de Obras Públicas, Quibdó. *Investigación y propuesta de reconstrucción de las zonas afectadas por el incendio*, Bogotá, Centro de Investigaciones Urbanas—Universidad Nacional—, Centro de Planificación y Urbanismo —Universidad de los Andes—, Ministerio de Obras Públicas—División Arquitectura—, diciembre 1966.

Mapa 70. Plano de Quibdó, 1977. En *Atlas de Colombia*, planeó y dirigió Eduardo Acevedo Latorre, Bogotá, 3ra. edición, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Litografía Arco, 1977. Es la ciudad *reconstruida*, con los cambios en la trama urbana de la zona incendiada, donde aparece el malecón sobre el río Atrato y en las áreas de relleno en el centro donde está la sede de la policía y al norte en el barrio Kennedy, que es la parte de la ciudad ordenada, lo mismo que el barrio Niño Jesús, al otro lado de la quebrada La Yesca, al sureste. Pero también la ciudad espontánea crece siguiendo primordialmente las vías carretables; a las ya mencionadas de los años anteriores, hay que sumar un tramo de la carretera Panamericana en el barrio Kennedy al norte.

Mapa 71. Mapa de la ciudad de Quibdó, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Subdirección Corográfica, 1983. Escala 1:5.000. 59,5 x 59,8 cm. Impreso. IGAC, código 15-01-1-023. El mapa fue realizado con base en fotografías aéreas de 1961, no obstante tiene la actualización del proceso de expansión urbano que para esos años presentaba la ciudad. El crecimiento se llevaba a cabo en las afueras del "centro" de la ciudad o el llamado "anillo vial". La ciudad crecía desbordando los límites e incorporando las colinas cada vez más alejadas del río Atrato, pero referenciada en pequeñas cuencas como El Caraño, La Yesca y su afluente La Aurora y el río Cabí que es el límite Sur. En este plano ya aparece referenciado e incorporado un hito urbano como lo es el aeropuerto.

¹ Kathleen Romoli, *op. cit.*, pág. 25.

² *Ibid.*

³ Eduardo Posada, "Cartografía colombiana", en Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, Bogotá, vol. VI, mayo de 1939, núm. 1, pág. 34.

⁴ Vicenta Cortés, *op. cit.*, pág. 147.

⁵ *Ibid.*, pág. 205.

⁶ Archivo General de Indias, sección Santafé, núm. 956, f. 8 y sigs.

⁷ *Ibid.*, f. 17.

⁸ *Ibid.*, pág. 34.

⁹ Vicenta Cortés, *op. cit.*, pág. 184.

¹⁰ Carlos Segismundo de Greiff (1793-1870) llegó a Colombia en 1825 como empleado de la Golsmith & Cía., que explotaba las minas de oro de Supía y Marmato, después se trasladó a Antioquia.

¹¹ Vicenta Cortés, *op. cit.*, pág. 245.



Índice de ilustraciones

Ilustración 1. "Plano de un pedazo de mina que comprende desde la desembocadura del río Tunando, en el Atrato, a mano izquierda hasta la isla del Almorzadero hasta la quebrada de este nombre", 1807. Escala indeterminada, mapa manuscrito, 21 x 28 cm. Archivo General de la Nación, mapoteca 4, núm. 541 A. Corresponde al expediente promovido por doña Gertrudiz Pacheco con doña Nicolasa Becerra sobre deslinde y posesión de los terrenos universales de esa región del Chocó. Biblioteca Luis Ángel Arango, libros Raros y Manuscritos H 357.

Ilustración 2. *Quarta Hoja que comprende las costas de la provincia de Cartagena, golfo del Darién y provincia de Portovelo, con el golfo de Panamá y Archipiélago de las Perlas, Madrid año 1847.* Elaborado por el brigadier de la Real Armada don Joaquín Francisco Fidalgo. En Eduardo Acevedo Latorre, *Atlas de mapas antiguos de Colombia siglos XVI a XIX*, Bogotá, segunda edición, Editora Arco, 1971.

Ilustración 3. Límites del municipio de Andes con el de San Juan, Chocó, marzo de 1873. 32 x 42 cm. A.H.A., V2573 D3 F273, Medellín.

Ilustración 4. *Perfil para la línea de operación, de un canal por el Darién,*

1876-1877. 73,5 x 150 cm. A.G.N., Mapoteca 1, núm. 77. Forma parte del plan general de la zona explorada por la Comisión Internacional al mando del teniente de navío Lucien N. B. Wyse, que fue presentada al gobierno por el ingeniero oficial Pedro J. Sossa.

Ilustración 5. *Mapa noroccidente Estados Unidos de Colombia elaborado por Henry White*, 1886. 28 x 27 cm, papel mantequilla, tinta a color y acuarela. Archivo Histórico de Antioquia, Medellín. (V2554 D1 F54 [baldíos]). Este mapa es parte de un informe de White escrito en Frontino sobre los distritos de Cañasgordas y Frontino.

Ilustración 6. *Baldíos de occidente, lote de Eugenio Borja*, sobre el camino de Occidente, elaborado por Juan H. White U, febrero 1897. 33 x 21 cm. A.H.A., V2547 D1 F310, Medellín.

Ilustración 7. *Camino del Chocó por la vía Apía* (Manizales a Quibdó), elaborado por Pedro Henao M., 1905. 16 x 11 cm. En Revista Nueva 1904-1905, Manizales, entregas 17 y 18, junio de 1905, pág. 558.



Ilustración 8. *El Chocó (parte central) Quibdó y el istmo de San Pablo*, 1906. 18 x 25 cm. En Francisco Javier Vergara y Velasco, *Atlas completo de*

geografía colombiana, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906.

Ilustración 9. Fragmento del mapa de Colombia, en él está el Chocó como departamento de Quibdó. En Henry Jalhay, *The République de Colombie*, Bruxelles, Vromant & Co. Imprimeurs-Editeurs, 1909.

Ilustración 10. Croquis del Camino Nacional de Quibdó a Bolívar y del departamental de primera clase núm. 31, que prolonga el Camino Nacional y lo une con la vía del suroeste antioqueño, 1918. 23 x 20 cm. A.G.N., República, MOP, t. 1442, fol. 267, Santafé de Bogotá.

Ilustración 11. Mapa del río Napipí, Mapa Misional Misioneros del Corazón de María, elaboró padre Francisco Onetti, 1925. En Ángel María Canals C.M.F., *Un héroe en la selva. Reverendo padre Francisco Onetti*, Medellín, Editorial Bedout, 1959, pág. 339.

Ilustración 12. Mapa del alto Andágueda y región del Chamí, elaboró padre Francisco Onetti, 1924. En Prefectura Apostólica del Chocó, *Relación de algunas excursiones apostólicas en la Misión del Chocó*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1924, pág. 154.

Ilustración 13. *Mapa Misional costa del Pacífico, Prefectura Apostólica del Chocó, Colombia*, 1929. En Ángel María Canals C.M.F., *Un héroe en la selva. Reverendo padre Francisco Onetti*, Medellín, Editorial Bedout, pág. 124. Es uno de los mapas construidos por este cartógrafo claretiano, el cual realizó después de siete viajes por la costa. Es un mapa guía para que los misioneros tuvieran referencia de los lugares de trabajo, las rutas adecuadas, zonas de peligro y formas de acceder, que adicionalmente sirvió para aumentar el conocimiento geográfico específico del Chocó, como se observa al dibujar la red de caminos y la ruta del Canal de Napipí. La foto del padre Onetti aparece debajo de la cartela, como un homenaje del padre Canals, en el libro sobre su vida.

Ilustración 14. *Map of portion of Intendencia del Chocó. Andagoya Coordinates, scale 1 inch = 10,000 feet, areas*

of doubtful accuracy shown this Compiled from Henry's 1925. Map and revised and a brought up to date by J. R. Rahn, April 1945. Copia heliográfica de minas de la compañía minera Chocó Pacífico, que explotó las minas de platino en Andagoya, 74,5 cm x 101 cm. Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Bogotá, código 15-01-2-012.

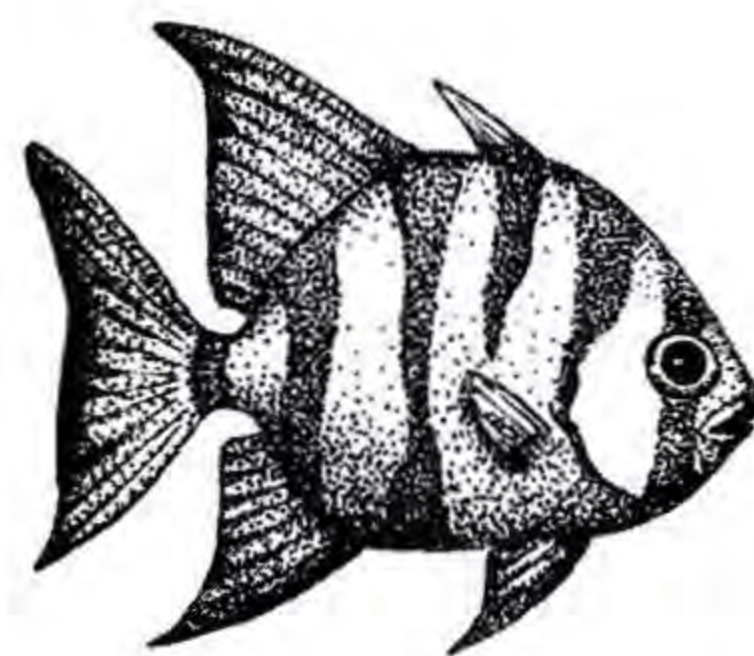


Ilustración 15. Croquis general de la exploración Amparradó-Atrato realizada en 1926. Ferrocarril de Antioquia, 1926, escala 1:125.000. A.H.A. (No. 2401, carpeta D/078).

Ilustración 16. Cable aéreo Manizales-Chocó. En Diego Monsalve, *Colombia cafetera*, Barcelona, diciembre de MCMXXVII, pág. 864.

Ilustración 17. Cable aéreo Antioquia-Chocó. En Diego Monsalve, *Colombia cafetera*, Barcelona, diciembre de MCMXXVII, pág. 864.

Ilustración 18. *Mapa de las rutas establecidas con el Servicio Bolivariano de Transportes Aéreos de la Scadta*, 1928. En Revista Barranquilla Gráfica No 92, Barranquilla, noviembre de 1969.

Ilustración 19. *Carta del Chocó*, elaborada por Agustín Callejas, 1929. 9 x 23 cm. En Agustín E. Callejas, *Obra completa de la geografía de Colombia*, Medellín, t. I, tipografía de la Universidad, Bedout, 1929.

Ilustración 20. *Croquis de los istmos del Napipí*, Enrique Hubach, 1930. 10,7 x 12,5 cm. Enrique Hubach, "Apreciación de los proyectos de canal interoceánico por el Napipí y Truandó, según puntos de vista geológicos", en

Boletín de Minas y Petróleos, Bogotá, t. III, núm. 13, Imprenta Nacional, enero de 1930, pág. 32.



Ilustración 21. Mapa de los distritos de Frontino y Urrao, con los territorios limítrofes de la intendencia del Chocó, elaborado por H. E. White Uribe y presentado por la Comisión Minera del Chocó, 1930. Original 41 x 50 cm. Reimpresión del Ministerio de Industria con destino al Concejo Municipal de Urrao. 50 x 25 cm. A.H.A., No. 2390 carpeta B/059, Medellín. El propósito de señalar los sitios en donde se encontraban los yacimientos, especialmente platiníferos, está reflejado en el mapa, que corresponde a los años de auge de esta minería.

Ilustración 22. *Distrito de Condoto*, presentado por la Comisión Minera del Chocó, elaborado por H. E. White Uribe, 1930. 29,5 x 48 cm. Escala 1:100.000. En Boletín de Minas y Petróleos núms. 21 y 22, t. IV, Bogotá, septiembre-octubre de 1930, pág. 211. Señala el territorio de Condoto con su hidrografía, las diferentes minas en explotación y hace un cuadro donde están las áreas de algunas minas, en las que se ve la desproporción entre la explotación de los nativos y las empresas.

Ilustración 23. *El inútil rodeo del café*. En Revista Dyna, núm. IX, Medellín, septiembre de 1934, pág. 334. La graficación de la posible ruta de exportación del café del suroeste antioqueño a través del río Atrato, era una manera de demostrar la importancia de la ejecución de vías que llegaran al puerto de Quibdó y de allí a los mercados externos.

Ilustración 24. Trazado de la carretera Istmina-Quibdó, 1934. 85 x 60 cm. A.G.N., República, MOP, t. 994, fol. 30, Santafé de Bogotá.

Ilustración 25. *Mapa de límites con Panamá levantado por la Comisión panameña demarcadora de límites con Colombia*, 1936. (Copia en ferroprusiato). Escala 1:50.000. 113,5 x 75,5 cm. IGAC, Bogotá, Código 15-32-2-006. Basado en fuentes documentales, que se citan en el mismo plano, y con trabajo de levantamiento en terreno, se construyó este mapa que trataba de precisar geográficamente los límites entre los dos países, ya definidos desde 1924 por el tratado Vélez-Victoria.

Ilustración 26. Croquis geográfico de la zona que comprende las exploraciones y estudios preliminares del trazado para la carretera Bahía Solano-río Atrato (Quibdó) y línea reducida del proyecto, Ministerio de Obras Públicas, Bogotá, 1946. Escala 1:100.000 (aunque se hace la corrección de que en realidad es 1:200.000), 40,5 x 60 cm. Contiene además el perfil del proyecto. Localización: Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Bogotá, código 15-30-0-002.

Ilustración 27. Representación panorámica de una parte del Chocó que comprende la ensenada de Tribugá en el Pacífico, el Baudó y el área de influencia de Quibdó. En *Atlas de Colombia*, planeó y dirigió Eduardo Acevedo Latorre, Bogotá, tercera edición, Litografía Arco, 1977, pág. 68.

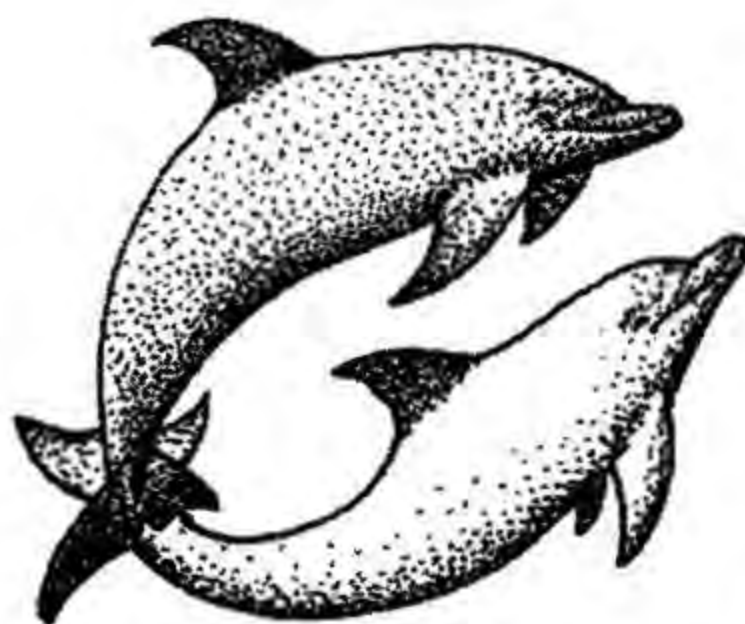


Ilustración 28. Conexión interoceánica, propuesta por las gobernaciones de Antioquia y Chocó, 1996. 21,5 x 28 cm.

No publicada. Secretaría de Obras Públicas, documento copia de computador.

Ilustración 29. *Plano de la vigía de San Nicolás de Curbaradó a orillas del río Atrato*, 1780. Biblioteca Nacional. Este perfil forma parte del informe presentado por el capitán de ingenieros don Juan Jiménez Donoso al virrey Manuel de Flórez. Fue el sitio de mayor importancia estratégica de la Corona en el río Atrato. El documento se encuentra en la mapoteca de la Biblioteca Nacional en Santafé de Bogotá.

De la BLAA

Archivo histórico de la Casa de Moneda

El Banco de la República posee una de las colecciones más interesantes a nivel histórico y económico del país: el archivo de la Casa de Moneda que data de 1620.

Su descripción y clasificación se comenzó en 1991 teniendo como base la *Historia de la Casa de Moneda*, de Antonio Barriga Villalba —administrador de la Casa en los años cincuenta—, siendo la única obra que se ha publicado hasta la fecha. La clasificación se ha realizado con base en la *Norma general para la descripción archivística* elaborada por el Archivo General de la Nación.

Está organizado cronológicamente según la administración que se fue dando en la misma Casa, y comprende documentos muy útiles para la historia monetaria y económica del país: cédulas reales de la fundación de la Casa, reglamentaciones sobre la moneda, papeles de índole contable pertenecientes a las oficinas de tesorería y contaduría, documentos relativos a la administración de la Casa, nombramientos de empleados, documentos de "rendiciones" o emisión de moneda, expedientes legales, documentos de compra de metales e insumos necesarios para el proceso de amonedación.

El primer período (1602-1753) corresponde a la documentación de los Tesore-